

Katedra: Katedra tělesné výchovy

Studijní program: Ekonomika a management

Studijní obor: Management sportovní

MOŽNOSTI CYKLOTURISTIKY VE VARNSDORFU

POSSIBILITIES OF CYCLOTOURISM IN VARNSDORF

Bakalářská práce: 12-FP-KTV- 443

Autor:

Ota Čížek

Podpis:

.....

Vedoucí práce: Mgr. Radim Antoš

Konzultant:

Počet

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
60	0	41	6	37	4

V Liberci dne: 23. 4. 2012

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ota ČÍŽEK**
Osobní číslo: **P09000652**
Studijní program: **B6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Management sportovní**
Název tématu: **Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu**
Zadávající katedra: **Katedra tělesné výchovy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cíl:
Vypracovat návrh cyklotras ve Varnsdorfu
Dílčí úkoly:
Shromáždit teoretické poznatky o cykloturistice
Zjistit stav cykloturistiky ve Varnsdorfu
Vypracovat návrh cyklotras ve Varnsdorfu

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Cykloserver.cz [online]. 2007. Dostupné z WWW: <www.cykloserver.cz>.
OLSEN, John. Horská kola. Praha : OTTOVO NAKLADATELSTVÍ,
1998. 127 s. ISBN 80-7181-205-6.

PROCHÁZKOVÁ, Lenka. Cykloturistika na Jesenicku. [s.l.], 2009. 57 s.
Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci.

SIDWELLS, Chris. Velká kniha o cyklistice. [s.l.] : Slovart, 2004. 240 s.
ISBN 80-7209-585-4.

Varnsdorf.cz [online]. 2005. Dostupné z WWW: <www.varnsdorf.cz>.

Vedoucí bakalářské práce:

Mgr. Radim Antoš
Katedra tělesné výchovy


Datum zadání bakalářské práce: **29. dubna 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **29. dubna 2012**



doc. RNDr. Miroslav Brzezina, CSc.
děkan

L.S.



PaedDr. Jindřich Martinec
vedoucí katedry

V Liberci dne 3. května 2011

Čestné prohlášení

Název práce: Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu
Jméno a příjmení autora: Ota Čížek
Osobní číslo: P09000652

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 23. 4. 2012

Ota Čížek

Poděkování

Děkuji všem, kteří mě v průběhu tříletého studia na Technické univerzitě v Liberci dovedli k napsání této bakalářské práce.

Zvláště děkuji Mgr. Radimu Antošovi za odborné vedení mé bakalářské práce a zástupkyni vedoucího Odboru správy majetku a investic Městského úřadu ve Varnsdorfu Bc. Petře Vojtěchové.

V Liberci dne: 23. 4. 2012

Ota Čížek

Anotace

Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu

Bakalářská práce „Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu“ obsahuje návrh nových cyklotras v severočeském městě Varnsdorf. Jedná se o dvě cyklotrasy navržené na základě provedené analýzy stavu cykloturistiky, místních podmínek a prostředí ve Varnsdorfu. Trasy jsou situovány tak, aby spojovaly hraniční přechody a umožňovaly využití stávajících cyklotras v Lužických horách a ve Spolkové republice Německo.

Návrh obsahuje informace o průběhu, délce a náročnosti cyklotras, zobrazení výškového převýšení, fotodokumentaci jednotlivých úseků, doporučení na umístění svislého dopravního značení a mobiliáře pro odpočívadla a finanční vyčíslení nákladů na realizaci.

Součástí návrhu je propagační materiál: mapa zobrazující situaci cyklotras a leták se základními informacemi.

Hlavním přínosem bakalářské práce „Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu“ je zpracování podkladů pro realizaci připravovaného plánu rozvoje cestovního ruchu ve Varnsdorfu a okolí.

Klíčová slova:

cyklistika, cyklotrasa, cykloturistika, jízdní kolo, Varnsdorf.

Annotation

Possibilities of Cyclotourism in Varnsdorf

Bachelor work „Possibilities of Cyclotourism in Varnsdorf“ contains a suggestion of new cyclo routes in northern-Czech City of Varnsdorf. It presents two cyclo routes based on analysis of situation of cyclotourism, local conditions and environment in Varnsdorf. The cyclo routes are created in connection with border crossings so that it allows an exploitation of other already existing cyclo routes in the Lusatian Mountains and in the Federal Republic of Germany.

The suggestion contains information about terrain, length and demands of the cyclo routes, it displays their vertical elevation, documentary photos of individual parts, a recommendation for placement of vertical traffic signs and rest stops and it also presents an estimation of financial costs of the project.

As a part of the suggestion there is a promotional material: a map displaying the situation of cycleroutes and a leaflet with basic information.

The main benefit of the bachelor work „Possibilities of Cyclotourism in Varnsdorf“ is data processing for the upcoming implementation plan for tourism development in and around Varnsdorf.

Keywords:

bicycle, cycleroute, cycling, cyclotourism, Varnsdorf.

Zusammenfassung

Möglichkeiten des Fahrradtourismus in Varnsdorf

Die Bachelorarbeit „Möglichkeiten des Fahrradtourismus in Varnsdorf“ enthält Vorschläge für neue Radwege in der nordböhmischen Stadt Varnsdorf. Es handelt sich um zwei Radwege, die aufgrund einer durgeführten Analyse des Radwegestandes, der Ortsbedingungen und der Umgebung in Varnsdorf vorgeschlagen wurden. Die Wege sind so situiert, dass sie die Grenzübergänge verbinden und dass sie die Nutzung der bestehenden Radwege im Lausitzer Gebirge und in der Bundesrepublik Deutschland ermöglichen.

Der Vorschlag enthält Informationen über den Verlauf, die Länge und den Schwierigkeitsgrad der Radwege, die Abbildung des Höhenprofils, die Fotodokumentation von einzelnen Abschnitten, Empfehlungen für die Platzierung von vertikalen Verkehrszeichen und den Mobiliar für Rastplätze und die Kostenaufstellung für die Realisation.

Bestandteil des Vorschlages sind auch Werbematerialien: eine Karte, die die Situation des Radweges zeigt und ein Flyer mit Grundinformationen.

Der Hauptbeitrag der Bachelorarbeit „Möglichkeiten des Fahrradtourismus in Varnsdorf“ ist die Bearbeitung der Unterlagen für die Realisierung der vorbereiteten Erweiterung des Reiseverkehrs in Varnsdorf und Umgebung.

Schlüsselwörter:

der Radfahrspport, der Radweg, der Fahrradtourismus, das Fahrrad, Varnsdorf.

Obsah

Seznam tabulek.....	10
Seznam obrázků.....	11
Úvod	13
1 Cíle práce.....	14
2 Cyklistika.....	15
2.1 Historie jízdního kola.....	15
2.2 Druhy cyklistických sportů.....	16
2.3 Historie cykloturistiky	20
2.3.1 Vývoj v Čechách	20
2.4 Cyklistická doprava	21
2.4.1 Cyklistická infrastruktura a její značení.....	22
2.4.2 Druhy cyklotras	24
3 Cykloturistika v České republice.....	27
3.1 Systém cyklotras v ČR.....	27
3.2 Financování.....	27
3.3 Celonárodní certifikační systém „Cyklisté vítání“	28
4 Cykloturistika ve Varnsdorfu	31
4.1 Město Varnsdorf	31
4.1.1 Historie města.....	31
4.1.2 Památky města Varnsdorf	32
4.1.3 Varnsdorf a kultura.....	33
4.1.4 Varnsdorf a Sport	33
4.1.5 Okolí města Varnsdorf	34
4.2 Analýza současného stavu cykloturistiky ve Varnsdorfu	34
4.2.1 SWOT analýza	34
4.2.2 Stávající cyklotrasy	36
5 Návrh cyklotras ve Varnsdorfu	39
5.1 Cyklotrasa „Varnsdorf“	39
5.1.1 Identifikační údaje.....	39

5.1.2 Návrh řešení	40
5.1.3 Odhad nákladů svislého dopravního značení a mobiliáře pro odpočívadla	44
5.1.4 Fotodokumentace - cyklotrasa „Varnsdorf“	46
5.1.5 Propojení s cyklotrasami v SRN	48
5.2 Cyklotrasa „Špičák“	49
5.2.1 Identifikační údaje	49
5.2.2 Návrh řešení	50
5.2.3 Odhad nákladů svislého dopravního značení a mobiliáře pro odpočívadla	51
5.2.4 Fotodokumentace – cyklotrasa „Špičák“	53
6 Závěr	54
Seznam použitých zdrojů	56
Seznam příloh	60

Seznam tabulek

Tabulka 1: Cyklotrasa č. 3052.....	37
Tabulka 2: Cyklotrasa č. 3015.....	38
Tabulka 3: Odhad nákladů na SDZ - cyklotrasa „Varnsdorf“.....	44
Tabulka 4: Odhad nákladů na odpočívadla - cyklotrasa „Varnsdorf“.....	45
Tabulka 5: Odhad nákladů na SDZ - cyklotrasa „Špičák“.....	51
Tabulka 6: Odhad nákladů na odpočívadla - cyklotrasa „Špičák“.....	52

Seznam obrázků

Obrázek 1: Směrová tabulka.....	22
Obrázek 2: Směrová tabule.....	22
Obrázek 3: Návěst před křižovatkou	23
Obrázek 4: Stezka pro cyklisty.....	23
Obrázek 5: Stezka pro cyklisty a chodce s odděleným provozem	23
Obrázek 6: Stezka pro cyklisty a chodce se smíšeným provozem	23
Obrázek 7: Cyklopruh	24
Obrázek 8: Přejezd pro cyklisty.....	24
Obrázek 9: Hvězdicová trasa.....	25
Obrázek 10: Dálková trasa	25
Obrázek 11: Kombinovaná trasa	26
Obrázek 12: Finanční prostředky vynaložené na výstavbu a údržbu cyklostezek z rozpočtu SFDI	28
Obrázek 13: Logo certifikátu „Cyklisté vítání“.....	29
Obrázek 14: Výškový profil cyklotrasy č. 3052.....	37
Obrázek 15: Výškový profil cyklotrasy č. 3015.....	38
Obrázek 16: Výškový profil cyklotrasy „Varnsdorf“	40
Obrázek 17: Lavička s přístřeškem, stojan na jízdní kola, odpadkový koš.....	45
Obrázek 18: Úsek 1	46
Obrázek 19: Úsek 2	46
Obrázek 20: Úsek 3	46
Obrázek 21: Úsek 4	46
Obrázek 22: Úsek 5	46
Obrázek 23: Úsek 6	46
Obrázek 24: Úsek 7	46
Obrázek 25: Úsek 7	46
Obrázek 26: Úsek 8	47
Obrázek 27: Úsek 9	47
Obrázek 28: Úsek 10	47
Obrázek 29: Úsek 12	47
Obrázek 30: Úsek 13	47

Obrázek 31: Úsek 14	47
Obrázek 32: Úsek 15	47
Obrázek 33: Výškový profil cyklotrasy „Špičák“	49
Obrázek 34: Úsek 1	53
Obrázek 35: Úsek 2	53
Obrázek 36: Úsek 3	53
Obrázek 37: Úsek 4	53
Obrázek 38: Úsek 5	53
Obrázek 39: Úsek 6	53
Obrázek 40: Úsek 7	53
Obrázek 41: Úsek 8	53

Úvod

Pěstování a propagace aktivního zdravého stylu života, ke kterému neodmyslitelně patří pohyb, je dnes velice moderní. Pohyb obecně je základní prevencí civilizačních onemocnění. Ideální pohybovou činností, kterou je možné pěstovat v každém věku, je jízda na kole, zejména cykloturistika. Zájem o cyklistiku v současné době neustále roste. Čím dál častěji je možné vidět celé rodiny s dětmi na cykloturistických výletech. Cykloturistika se začíná stávat módním trendem.

Není důležité, jestli je cyklistika provozována na závodní nebo rekreační úrovni. Jízdní kolo má široké využití. Je nejen dopravním prostředkem, ale také prostředkem pro odreagování a umožňuje poznání nových míst. Život bez horského kola si dnes mnoho lidí po celém světě již neumí představit. Ani já nejsem výjimkou. To je důvod, proč jsem pro svou bakalářskou práci zvolil téma Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu.

Jako oblast zkoumání jsem zvolil město Varnsdorf, protože je mým rodištěm a celý život zde žiji. V tomto severočeském městě a jeho okolí je mnoho zajímavých a atraktivních míst, které stojí za návštěvu. Tato místa mohou být ideálním cílem cykloturistických výletů. Ve Varnsdorfu dosud takové cyklotrasy chybí. Tento problém je možné vyřešit vypracováním a následnou realizací návrhu vybudování nových cyklotras propojených se stávajícími trasami v okolí a umožňujících město Varnsdorf projet na kole a poznat ho z nového pohledu. Ve městě jsou hned tři místa, kde je možné překonat státní hranice se sousedící Spolkovou republikou Německo a na jízdním kole navštívit - z turistického pohledu - zajímavá místa u našich sousedů.

1 Cíle práce

Hlavní cíl

Na základě studia teoretických poznatků a analýzy stavu cykloturistiky vypracovat návrh nových cyklotras ve Varnsdorfu.

Dílčí úkoly

Shromáždit teoretické poznatky o cykloturistice.

Provést analýzu stavu cykloturistiky ve Varnsdorfu.

Vypracovat návrh cyklotras ve Varnsdorfu.

2 Cyklistika

Pojem cyklistika znamená jízdu na jízdním kole. Lidé všech věkových kategorií používají jízdní kolo hned z několika důvodů. Mezi ty podstatné jistě patří přesun z jednoho místa na druhé, při kterém kolo slouží jako dopravní prostředek, dále pěstování zdravého životního stylu prostřednictvím cykloturistiky nebo dosahování sportovních výkonů. Cyklistika je ideálním způsobem pěstování fyzické kondice, a to díky zapojení jiných svalů než například při chůzi a odlehčení kloubního aparátu. Lze ji proto doporučit i seniorům. Jízdu na kole využívá mnoho sportovců jako ideální doplňkový sport ke svému hlavnímu sportovnímu zaměření. Cyklistika je vhodný doplňkový sport například pro lyžaře a další sportovce provozující zimní sporty.

2.1 Historie jízdního kola

Historie jízdního kola začíná u jednoho z největších a nejpřevratnějších vynálezů v historii. Kolo jako takové vynalezli Sumerové v Mezopotámii před více než 6 000 lety, tedy přibližně 4 000 let př. n. l. Kolo bylo nejprve využito jako hrnčířský kruh pro výrobu jednoduchých nádob. O několik stovek let později kola rozhýbala dřevěné káry.

Vývoj jízdního kola začal již v 18. století. Přestože nelze s jistotou určit, kdo jízdní kolo vynalezl, bývá jako první uváděn Francouz Médé de Sivrac. Ten sestrojil dřevěný bicykl, kterému se říkalo podle jeho autora „celerifer“. Bicykl, který se tehdy ještě nedal řídit, se skládal z jednoduchého rámu ze dřeva a dvou kol. (Makeš, Král, 2002)

V roce 1818 si nechal německý baron Karl Friedrich Drais patentovat „draisinu“. Draisina, česky drezína, se velice podobala dnešnímu kolu, byla však stále ještě dřevěná a poháněna odražením nohou od země. Bylo na ní možné dosahovat průměrné rychlosti 15 km/hod. Největším rozdílem oproti celeriferu byla možnost řízení draisiny pomocí jednoduchých řidítek. Tento bicykl dostal později díky své nepohodlnosti hanlivou přezdívku „kositřas“. (Konopka, 2007; Procházková, 2009)

Vyvrcholením snahy vylepšit draisinu se v 60. letech 19. století stal „vélocipède“, česky velociped, který sestrojil Francouz Pierre Michaux. Ten vynalezl pedály a kliky pro pohon předního kola. Díky novému pohonu dosahoval velociped vyšších rychlostí než drezína, proto se také rychle stal mnohem oblíbenějším. Jako první cyklistický závod bývá uváděn závod v St-Cloud nedaleko Paříže. (Sidwells, 2004; Procházková, 2009)

Snaha dosahovat na kole stále vyšších rychlostí vedla ke zvětšování průměru předního a zmenšování průměru zadního kola. Vznikla tak tzv. „vysoká kola“. Pro svoji velikou nestabilitu končila často jízda pádem jezdce na zem a zraněním. To bylo důvodem k sestrojení tříkolek, které byly sice pomalejší, ale mnohem bezpečnější, a dovolovaly jízdu i ženám a dětem. Vpředu bylo jedno kolo, které již nebylo tak velké, a vzadu byla kola dvě. (Sidwells, 2004)

V 80. letech 19. století přichází John Kemp Starley s kolem „rover“, ke kterému přidal v roce 1890 John Boyd Dunlop pryžové pneumatiky plněné vzduchem. Rover byl poháněn pedály, řetězem a ozubenými koly. Přední a zadní kolo mělo téměř shodnou velikost. Sedlo se přesunulo z prostoru nad předním kolem dozadu. Brzdilo se tak, že nohy zpomalovaly pohyb pedálů, které se otáčely, i když jezdec nešlapal. Ovládání kola tak bylo stále nepraktické, proto by vynalezeny nové způsoby brzdění. Brzdy axiální (špalíkové) fungovaly na principu sevření ráfků nejprve jen předního kola z obou stran. Jejich strůjcem byl inženýr Bowden. Dalším pokrokem bylo odstranění zadního pevného náboje a nahrazení nábojem volnoběžným. (Makeš, Král, 2002)

Od počátku 20. století jde vývoj jízdních kol neustále kupředu, vznikají nové firmy, vyrábějící komponenty. V roce 1921 vznikla firma Shimano Iron Works, která je dodnes jedním z předních výrobců v této oblasti. Počátkem minulého století také vzrostl počet pořádaných závodů, v roce 1903 se poprvé konal dnes již legendární závod Tour de France. (Makeš, Král, 2002)

2.2 Druhy cyklistických sportů

Informace pro podkapitolu Druhy cyklistických sportů byly čerpány ze zdroje Makeš, Král (2002).

Disciplínou, která má jedno z největších zastoupení, je **silniční cyklistika**, která se jezdí i za běžného provozu. Vrcholnými soutěžemi jsou bezesporu Tour de France a Giro d'Italia. Největší legendou tohoto sportu je americký cyklista Lance Armstrong, kterému se podařilo sedmkrát po sobě vyhrát etapový závod Tour de France. Typické silniční kolo má tenký a lehký rám. Kola jsou obuta galuskami, což jsou úzké pláště bez vzorku. Subtilní konstrukce kola a typ pláště zajišťují aerodynamiku a nízký valivý odpor.

Cyklokros, který vznikl na počátku 20. století ve Francii, se od silniční cyklistiky liší zejména náročným terénem a podstatně kratšími tratěmi, které mají podobu uzavřeného okruhu a ve kterých jsou umístěny i umělé překážky. Ty nejnáročnější překážky a stoupání bývají často zdolávány během s kolem na ramenou. Cyklokrosová kola se velmi podobají kolům silničním, mají ovšem několik odlišností (vzorek pláštěů, upevnění brzd atd.).

V 70. letech 20. století vznikl v Kalifornii sport s názvem **mountain bike**. Jedná se o fyzicky náročnou jízdu v terénu na horských kolech. Horská kola se vyznačují vlastnostmi, které je dělají odolnými. V dnešní době je cílem dosáhnout co největší pevnosti rámu při co nejmenší hmotnosti. Horské kolo poznáme na první pohled podle širokých pneumatik, odpružení vidlice či celého rámu nebo podle vícestupňových převodů. Jedním z vynálezců a průkopníků horského kola je Gary Fisher.

Crouscountry je závod na okruhu s hromadným startem. Požadavky na kola pro crosscountry jsou především torzní tuhost rámu, nízká hmotnost a odpružení. Na rozdíl od cyklistiky silniční a cyklokrosu se zde závodníci spoléhají pouze sami na sebe, při závodě není povolen žádný doprovodný servis.

Freeride je volná jízda terénem, nejčastěji lesem, ve kterém jsou vybudované trasy doplněné překážkami. U této velice oblíbené disciplíny není rozhodující čas, ale adrenalin a předvedené triky. Z toho vyplývá nutnost velké robustnosti a odolnosti freeridových kol a specifické odpružení.

Jak napovídá samotný název disciplíny **street – freestyle**, odehrává se v ulicích a „skejtparcích“. Vítané jsou překážky v podobě schodů a zábradlí. Freestyle je náročný na technické dovednosti jezdce. Klasická freestylová kola mají malé rámy a menší průměr ráfků. Celkově se vyznačují velkou pevností, absencí převodových stupňů a zajímavostí v podobě možnosti otočení řídítek o 360°. Ve „skejtparcích“ se konají závody, při kterých se hodnotí akce provedené na různě obodovaných překážkách.

Na velice podobných kolech se jezdí také **flatland**. Vše spočívá v tom, že jezdec sledovaný ostatními předvádí exhibiční sestavu plnou více či méně náročných figur. Nepoužívají se zde překážky a kola většinou postrádají brzdu.

Bicycle motocross – BMX, to je adrenalinová a fyzicky náročná disciplína, která se podobá motocrossu. Závodí se na speciálně upravených, celkově lehkých kolech s ráfky o průměru

většinou 20 palců a užšími pneumatikami. Při závodě startuje více závodníků najednou, což dodává závodům na atraktivnosti.

Smysl disciplíny s názvem **cyklotrial** spočívá ve zdolávání nejrůznějších překážek nejen prostřednictvím samotné jízdy, ale hlavně pomocí skoků a neustálé práce s brzdou. Závodník se přitom nesmí dotknout nohou země. Cyklotrial je divácky velice atraktivní sport, proto ho často můžeme vidět na mnoha společenských akcích jako doprovodný program. Cyklotrialová kola mají široké podhuštěné pneumatiky a nízko umístěné sedlo.

Biketrial má hodně společného s cyklotrialem, jezdí se ale převážně v lesním terénu na přírodních překážkách.

Město a dvě stejné tratě vedle sebe, které najednou zdolávají dva závodníci, to je závod s názvem **streettrial**. Opět se jedná o divácky atraktivní záležitost.

Disciplína **dirt jump** se jezdí na speciálních, krátkých drahách, na kterých je umístěno několik ramp. Trasu závodníci zdolávají pomocí skoků a figur, které jsou bodově ohodnoceny. Hlavním kritériem je výška skoku. Kola jsou velice odolná, aby vydržela hrubé zacházení s množstvím pádů.

Vert je záležitost rozšířená především v zahraničí. Jezdci zde předvádějí nebezpečné, ale pro diváka atraktivní triky na hranách U-rampy.

Jedna dráha a na ní současně dva jezdci (nebo také čtyři), to je **bikecross**. Je to závod, který se podobá BMX a je plný kontaktů a soubojů. Také zde se překonávají překážky, jezdí se ovšem rychleji. Jednou z disciplín je paralelní slalom. Používá se zde několik druhů kol.

Downhill – DH je jízda z kopce, často na lyžařských sjezdovkách, na velice bytelném, celoodpruženém kole. Větší hmotnost kola je na rozdíl od předešlých disciplín vítána.

Přepravě osob ve městech na jízdních kolech (**citybike**) v České republice není věnováno moc pozornosti, přestože je jízda na kole jedním z nejlevnějších, nejekologičtějších a také nejbezpečnějších způsobů dopravy. Málokdy narazíme ve městě na označení cyklostezky. Nezbyvá než doufat, že se v budoucnu situace zlepší.

Za zmínku stojí také **sálová** a **dráhová cyklistika**. Do sálové cyklistiky řadíme krasojízdu, o které se dá zjednodušeně říct, že se jedná o spojení upraveného jízdního kola, baletu a gymnastiky. Dále sem patří kolová, při které proti sobě stojí dva dvoučlenné týmy. Cílem je

vstřelit pomocí kola gól do soupeřovy branky bez pomoci částí těla. Světovými legendami tohoto sportu se stali čeští sportovci – bratři Jan a Jindřich Pospíšilovi, kteří v tomto sportu dokázali dvacetkrát vyhrát mistrovství světa. Dráhová cyklistika jsou závody na okruzích (velodromech). Jezdí se buď stíhací závody nebo sprinty družstev i jednotlivců. Bývalé Československo mělo i olympijské vítěze stíhacího závodu – Antona Tkáče a Jiřího Dalera.

Cykloturistika, to jsou výlety a cestování na kole do přírody. Výpravy mohou být jednodenní či vícedenní. V takových případech je potom potřeba sbalit si na cestu spoustu potřebných věcí, které by se mohly hodit i daleko od civilizace. Prává cykloturistika vyžaduje speciální vybavení, které bývá finančně náročné. Kola cyklistů jsou „ozdobena“ nejrůznějšími brašnami, stany a spacáky, proto není problém, aby se hmotnost kola vyšplhala ke třiceti a více kilogramům. To potom může znemožňovat strmé sjezdy nebo naopak prudké výšlapy do kupců. Nutnou součástí výbavy je nářadí a náhradní díly na opravy kola a samozřejmě je lékárnička.

Deset pravidel cykloturistiky:

- Podle pravidla pravé ruky dávat přednost ostatním cyklistům a turistům.
- Předjíždět a míjet ostatní cyklisty se zvýšenou opatrností.
- Kontrolovat svoji rychlost a zatáčky projíždět s ohledem na ostatní cyklisty.
- Respektovat vyznačené stezky a neničit vegetaci mimo ně.
- Nerušit zvěř.
- Nevyhazovat odpadky mimo určená místa.
- Brát v úvahu soukromá a veřejná prostranství.
- Při výběru trasy zohlednit své schopnosti, terén, vybavení a počasí.
- Nejezdit sám, případně informovat jinou osobu o cíli mé cesty.
- Používat cyklistickou přilbu a další ochranné pomůcky. (Landa, Lišková, 2004)

2.3 Historie cykloturistiky

Historie cykloturistiky souvisí se vznikem jízdního kola. Mluvíme tedy o počátku 19. století. Jízdní kolo se postupem času zdokonalovalo. Zpočátku bylo kolo jen módní záležitostí. Přibližně v polovině 19. století, kdy se cykloturisté stávali členy klubů, které pořádaly výlety a později i závody, nastává zrod cykloturistiky jako takové.

2.3.1 Vývoj v Čechách

Prvním sportovním klubem založeným v Praze 16. listopadu 1880 je Český klub velocipedistů (dále jen ČKV), který založil majitel továrny a akcionář pivovaru Jan Kohout, jehož synové se později stali úspěšnými závodníky nejen u nás, ale i v Evropě. V dubnu roku 1881 se konal první společný výlet členů do Loděnice. Členové ČKV podnikali cykloturistické výlety společně i samostatně a za rok 1881 ukazoval jejich pomyslný tachometr 45 000 km. V několika dalších následujících letech vznikaly postupně desítky dalších klubů se stovkami až tisíci členů. (Český klub velocipedistů, 2010)

V listopadu roku 1883 vznikl Český svaz cyklistiky, který se tak stal prvním sportovním svazem u nás a zároveň osmým ve světě po Velké Británii, USA, Francii, Dánsku, Belgii, Kanadě a Švýcarsku. (Preibischová, 2006-2011)

ČKV se zasloužil o vznik České ústřední jednoty velocipedistů (dále jen ČÚJV). U založení ČÚJV v roce 1884 stály 4 české sportovní kluby.

V roce 1990 byla v Paříži založena Mezinárodní cyklistická unie (Union Cycliste Internationale - UCI), jejímž posláním je podpora cykloturistiky jako zdraví prospěšné aktivity a způsobu dopravy, boj proti dopingům a ochrana životního prostředí. Mezi její činnosti patří mimo jiné organizace světových šampionátů, spolupráce s Mezinárodním olympijským výborem, stanovování pravidel cyklistických disciplín aj. ČÚJV nepatřila mezi zakládající členy UCI, členství získala až v roce 1920. (Union Cycliste Internationale, 1997-2012)

Další důležitá data historie české cyklistiky:

- 1901 - Rudolf Vejtruba získává stříbrnou medaili ve sprintu na MS v Berlíně.
- 1948 - koná se 1. ročník Závodu míru na trase Varšava – Praha (1 104 km) a Praha - Varšava (842 km). Závod míru zvyšuje prestiž československé cyklistiky.
- 1949 - Jan Veselý jako první československý cyklista vyhrává Závod míru.

- 1956 - historicky první úspěch československé cyklistiky na Olympijských hrách. V Melbourne získává stříbrnou medaili Ladislav Fouček v závodě na 1 km s pevným startem. Druhé stříbro získává v tandemu s Václavem Machkem.
- 1964 - Jiří Daler se stává vítězem stíhacího závodu jednotlivců na Olympijských hrách v Tokiu.
- 2003 - Čtyři čeští závodníci vítězí zároveň na světovém i evropském šampionátu:
 - Filip Ditzel - dráha
 - Jana Horáková - BMX
 - Jaroslav Kulhavý - MTB
 - Michal Prokop – MTB

2.4 Cyklistická doprava

Jízdní kolo má jako dopravní prostředek mnoho výhod. Šetří životní prostředí, patří mezi levnější způsoby dopravy v porovnání například s automobily a mnohdy se díky kolu dopravíme na požadované místo rychleji, než jakýmkoliv jiným prostředkem, zejména v hustém městském provozu. Důkazem mohou být ve větších městech kurýrní služby používající kola. Každý, kdo někdy vymění jízdu automobilem za jízdu na kole, nejenom že tím ušetří přírodu od výfukových plynů, ale prospívá tím také svému zdraví. (Sidwells, 2004)

„Jízdní kolo – důležitý dopravní prostředek, součást vrcholového sportu, zdroj zábavy a aktivního odpočinku, pomocník při cestách za poznáním nových míst. Prostě geniální vynález.“ (Zlatá kniha rekordů, uvádí Makeš, Král, 2002)

Doprava a cestování nejenom na horských kolech nám dává pocit svobody. Možnost projet úzkou uličkou nebo terénem, který bychom jen těžko zdolávali automobilem, je často k nezaplacení. Jízda na kole nám umožňuje podívat se na místa, která jsou automobilu nepřístupná. Z vlastní zkušenosti mohu říct, že při řízení automobilu člověk sleduje pouze cestu před sebou, a je to právě kolo, díky kterému si stihneme všimnout krás, které skrývá příroda kolem nás, aniž bychom po sobě zanechali stopy. Nejen že nás kolo dokáže dopravit

na požadované místo, je-li k tomu kolo dobře přizpůsobené, je možné na něm přepravovat nemalý náklad. (Olsen, 1998)

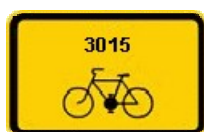
Zhruba v druhé polovině minulého století se začal rozvíjet automobilový průmysl a příroda ještě nebyla devastována výfukovými zplodinami do takové míry, jako je tomu dnes. Lidé upřednostňovali dopravu automobilovou a cyklisté byli k vidění na silnicích jen zřídka. Dnes je tomu jinak. Kolo bývá stále více prosazováno kvůli znečišťování životního prostředí, ozónové díře nebo kvůli nedostatku pohybu a s tím souvisejícím rizikem vzniku civilizačních chorob. V neposlední řadě také kvůli stále rostoucím cenám pohonných hmot. (Gerig, 2004)

Ne každé město je však dokonale přizpůsobené cyklistické dopravě. Nezbyvá, než doufat, že se touto problematikou budou představitelé obcí, měst a krajů zabývat a bude dostatek veřejných i soukromých finančních prostředků na vybudování kvalitního zázemí v podobě cyklistických stezek nebo půjčoven jízdních kol apod.

2.4.1 Cyklistická infrastruktura a její značení

Cyklotrasa

Jedná se o trasu vhodnou pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích. Nejčastěji bývá vedena po komunikacích s menším provozem motorových vozidel. Pro značení cyklotras se používají podobné značky, jako pro motorová vozidla (viz obr. 1). Najdeme na nich číslo (označení) cyklotrasy a obrázek jízdního kola. Některé značky ukazují směr k dalšímu místu a vzdálenost, která je uvedena v kilometrech (viz obr. 2; obr. 3). (AbcRedakce.cz, 2004; Cyklistika pro všechny Krnov, 2002)



Obrázek 1: Směrová tabulka



Obrázek 2: Směrová tabule



Obrázek 3: Návěst před křižovatkou

Zdroj obrázku 1-3: Vlastní zpracování

Cyklostezka

Cyklostezka přesně ohraničuje většinou stavebně upravený prostor, ve kterém se cyklisté mohou pohybovat. Je určena nejen pro cyklisty, ale i pro in-line bruslaře či chodce. Dopravní značení cyklostezek jsou cyklisté povinni respektovat a dodržovat (viz obr. 4; obr. 5; obr. 6). Vede-li cyklostezka souběžně se silnicí, musí ji účastník provozu na jízdním kole využít. Minimální šířka stezky pro cyklisty je 2 m (viz obr. 4), stezky pro cyklisty a chodce s odděleným provozem 3,75 m (viz obr. 5) a stezky pro cyklisty a chodce se smíšeným provozem 3 m (viz obr. 6). (Stach, 2008; Cyklistika pro všechny Krnov, 2002)



Obrázek 4: Stezka pro cyklisty



Obrázek 5: Stezka pro cyklisty a chodce s odděleným provozem



Obrázek 6: Stezka pro cyklisty a chodce se smíšeným provozem

Zdroj obrázku 4-6: Stach (2008)

Cyklopruh

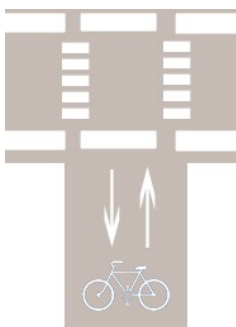
Cyklistické pruhy bývají vyznačeny na okraji vozovky (viz obr. 7). Jejich smysl je ve snadné orientaci v křižovatkách a ve prospěch přednosti v provozu v cyklopruhu. To je také hlavní výhodou oproti cyklostezkám, na kterých cyklista přednost nemá. Minimální doporučená šířka cyklopruhu je 1,5 m. (Prousek, 2008a)



Obrázek 7: Cyklopruh

Přejezd pro cyklisty

Účelem cyklopřejezdu je překonání komunikace v příčném směru. Jedná se o jakousi dobu přechodu pro chodce (viz obr. 8). Cyklista na něm ovšem nemá přednost, pokud není přejezd řízen světelnou signalizací. V takovém případě může cyklista překonat vozovku na povel „volno“ (zelená barva). (Prousek, 2008b)



Obrázek 8: Přejezd pro cyklisty

Zdroj obrázku 7, 8: Vlastní zpracování

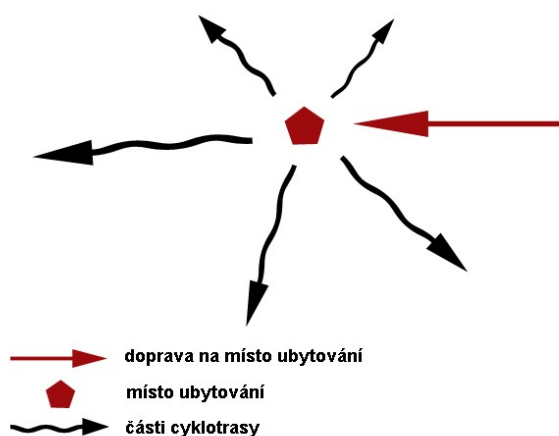
2.4.2 Druhy cyklotras

Cyklotrasy se dělí podle polohy místa ubytování a způsobu dopravy na tato místa na tři typy: hvězdicové, dálkové a kombinované. Dalším typem je trasa okružová, jejíž výhodou je to, že se cyklista může po jedné trase kdykoliv vrátit zpět na místo, odkud vyjel, kde je ubytován. Trasy s křížením se navzájem protínají, proto je možné vybrat si na rozcestích kratší

nebo delší cestu, případně náročnější nebo snazší. Trasy s dojezdem zpět vyžadují zajištění způsobu dopravy z mnohdy hodně vzdáleného cíle cyklotrasy zpátky do výchozího místa. (Procházková, 2009)

Trasy hvězdicové

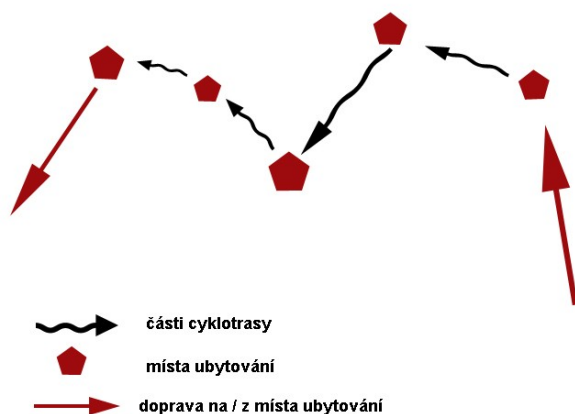
Cyklisté se autobusem či jiným způsobem dopraví na místo ubytování (výchozí místo). Odtud je možné pořádat cykloturistické výlety. (viz obr. 9)



Obrázek 9: Hvězdicová trasa

Trasy dálkové

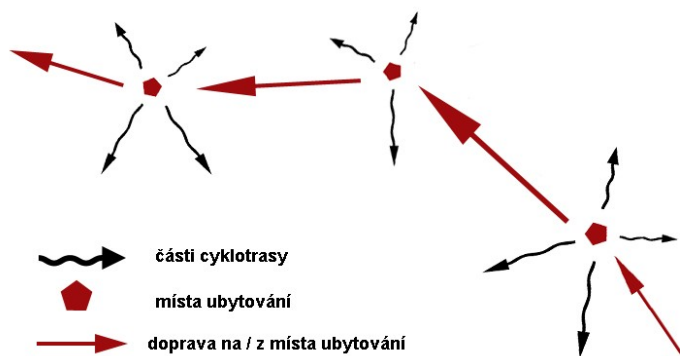
Cyklisté se autobusem či jiným způsobem dopraví na výchozí místo, z něhož se na kolech přesouvají na další místa, kde je možné se opět ubytovat. (viz obr. 10)



Obrázek 10: Dálková trasa

Trasy kombinované

Jedná se o několik hvězdicovitých tras, mezi kterými se cyklisté přesouvají autobusem či jiným způsobem. Z míst ubytování je možné pořádat cykloturistické výlety. (viz obr. 11)



Obrázek 11: Kombinovaná trasa

Zdroj obrázku 9 – 11: Vlastní zpracování

3 Cykloturistika v České republice

3.1 Systém cyklotras v ČR

Cyklistické trasy v České republice mají svůj logický systém, který je podobný systému silnic. Jsou rozděleny do čtyř skupin a Klubem českých turistů jim jsou přidělena čísla. Trasy jednotlivých skupin na sebe navazují. (Cykloserver, 2007b)

Stav cyklotras I. třídy k 1. 1. 2011

Označení: 1 – 9

Počet: 8

Celkem km: 875

Stav cyklotras II. třídy k 1. 1. 2011

Označení: dvoumístné (např. 22)

Počet: 40

Celkem km: 3710

Stav cyklotras III. třídy k 1. 1. 2011

Označení: třímístné (např. 222)

Počet: 78

Celkem km: 2902

Stav cyklotras IV. třídy k 1. 1. 2011

Označení: čtyřmístné (např. 2222)

Počet: cca 900

Celkem km: cca 17 050

(Cykloserver, 2007b)

3.2 Financování

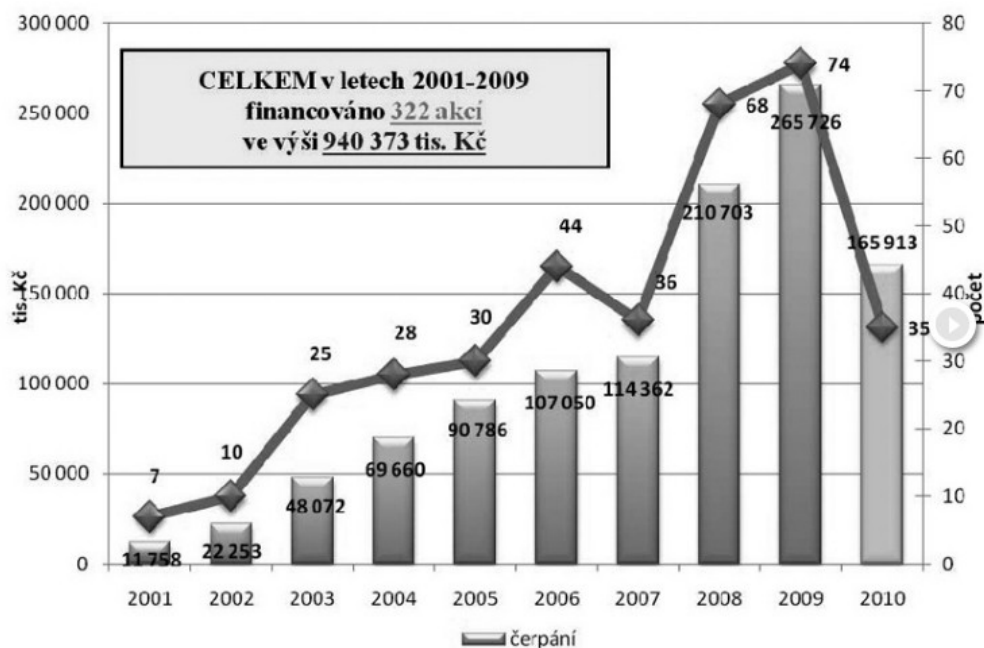
Pro vznik, rozvoj a údržbu cyklistické dopravy jsou důležité finanční zdroje. Ty mohou plynout např. z fondů Evropské unie, ze Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI), také z rozpočtů krajů a obcí nebo ze sponzorských příspěvků.

Výstavba a údržba cyklostezek je v České republice financována ze státního rozpočtu zejména za účelem bezpečnosti silničního provozu. V letech 2001-2010 bylo na cyklostezky vynaloženo více než 940 mil. Kč (viz obr. 12). Příspěvky jsou přidělovány na základě Pravidel pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI. (Havlíček, 2002-2012)

Pravidla pro poskytování příspěvků z rozpočtu SFDI jsou každoročně schvalována výborem SFDI a zahrnují:

- Věcnou orientaci akcí (výstavba a údržba)
- Výši příspěvku (pro rok 2012 maximálně do výše 65 % z celkového rozpočtu SFDI)
- Příjemce příspěvku (vlastník stezky, nejčastěji obec)
- Podmínky poskytnutí příspěvku
- Náležitosti a specifické náležitosti žádosti

(Státní fond dopravní infrastruktury, 2008)



Obrázek 12: Finanční prostředky vynaložené na výstavbu a údržbu cyklostezek z rozpočtu SFDI

Zdroj: Havlíček (2002-2012)

3.3 Celonárodní certifikační systém „Cyklisté vítání“

„Cyklisté vítání je celonárodní certifikační systém, který z pohledu cyklistů prověřuje nabídku a vybavenost stravovacích a ubytovacích služeb, kempů a turistických cílů.“ Rekreační areály,

stravovací, ubytovací a další zařízení splňující podmínky tohoto certifikátu poznáme podle jejich specifického označení – bílozelená známka s jízdním kolem a úsměvem (viz obr. 13). Certifikace se velmi podobá standardům v jiných zemích Evropské unie. Příkladem je německý Bett und Bike a rakouský Radfreundliche Betriebe. (NaKole.cz, 2003-2012a)



Obrázek 13: Logo certifikátu „Cyklisté vítání“

Zdroj: NaKole.cz (2003-2012a)

Certifikace s sebou přináší mnoho výhod. Jsou jimi např. možnost používání loga „Cyklisté vítání“, získání dobré pověsti mezi cyklisty a turisty z České republiky i ze zahraničí nebo propagaci a reklamu v cykloturistických mapách, na internetu nebo v informačních a turistických střediscích. (Nadace Partnerství, 2008-2012a)

Povinné podmínky pro udělení certifikátu „Cyklisté vítání“

- Poskytování ubytování
- Nabídka energeticky hodnotných snídaní
- Možnost vyčištění oblečení a výstroje
- Možnost bezplatné úschovy jízdních kol
- Poskytnutí prostředků pro opravy kol
- Možnost vyčištění jízdního kola
- Lékárnička
- Informační cedule Cyklisté vítání

(NaKole.cz, 2003-2012b)

Autorem tohoto programu je Nadace partnerství. Jedná se o nadaci, která svými projekty, granty a poradenstvím přispívá k ochraně životního prostředí v České republice. Jejím hlavním posláním je podporovat snahu občanů řešit problémy ochrany přírody. Jedním z dalších významných programů týkajících se sportu, turistiky a rekreace je program Zelené stezky Greenways. Nadace partnerství podpořila během své téměř dvacetileté existence přes 2 000 programů. (Nadace Partnerství, 2008-2012b)

Zařízení Cyklisté vítání v okolí města Varnsdorf

V Ústeckém kraji je v současné době 62 objektů a v Libereckém kraji celkem 36 objektů s označením Cyklisté vítání. V okolí Varnsdorfu, ve vzdálenosti do 30 km, mohou cyklisté navštívit tato zařízení:

- Penzion Kamzík – Česká Kamenice
- Hotel Jef – Doubice
- Penzion U Krejzů – Dolní Poustevna
- Penzion Na Stodolci – Dolní Chřibská
- Hospůdka Na křižovatce – Horní Chřibská
- Autokemp Kristýna – Hrádek nad Nisou
- Cyklokemp Kristýna – Hrádek nad Nisou
- Penzion Kristýna – Hrádek nad Nisou
- Hotel Zámeček – Jetřichovice
- Dům Českého Švýcarska – Krásná Lípa
- Hostinec U tří líp - Mařenice
- Hotel RON – Mikulášovice
- Ubytování U Černých – Mikulášovice
- Apartmány Stříbrné léto – Rumburk
- Hotel Erlec – Šluknov
- Penzion Starý Mlýn – Šluknov
- Restaurant Pizzeria Prishtina – Varnsdorf
- Restaurace Club – Velký Šenov

(Nadace Partnerství, 2011)

4 Cykloturistika ve Varnsdorfu

4.1 Město Varnsdorf

Varnsdorf leží v nejsevernější části Čech, v Lužických horách, na hranicích se Spolkovou republikou Německo. S šestnácti tisíci obyvateli je největším městem Šluknovského výběžku, druhým největším městem okresu Děčín. Varnsdorfem protéká řeka Mandava.

4.1.1 Historie města

Pověst říká, že v Mandavském údolí, na území dnešního města Varnsdorf, přebýval ve 13. století poustevník Wernar. V okolí hostince, který byl původně Wernarovým příbytkem, se usídlilo několik rodin, které společně tvořily osadu Warnsdorf. Název osady byl údajně odvozen z činnosti poustevníka Wernara, který se snažil varovat pocestné před loupežníky. Rod Pánů z Warnsdorfu byl první šlechtou, která zde panovala. Za boje ve válce po boku Jindřicha I. dostali erb, který tvořilo modré pole se stříbrnou hvězdou a půlměsícem. Tento motiv tvoří dodnes malý znak města a je součástí znaku velkého. (Kavanová, 1993; Město Varnsdorf, 2010b)

První písemný záznam o Varnsdorfu je z poloviny 14. století. Jedná se o rejstřík papežských desátků. Varnsdorf byl tehdy součástí Tolštejnského panství, které od konce 15. století vlastnil rod Šlejniců. V té době měl Varnsdorf několik práv, a to právo skladovat obilí, právo hrdelní, varečné, či právo svobodného obchodu a řemesel. V 17. století vlastnili Varnsdorf Lichtenštejnové, rostl počet obyvatel. Vzniklo celkem šest osad – Starý a Nový Varnsdorf, Starý a Nový Franzental, Karlsdorf a Floriansdorf. Každá měla svůj název a vlastní představené, ale dohromady utvářely jednu obec. Představitelům Starého Varnsdorfu nabídl císař František II. počátkem 19. století povýšení na město, což bylo odmítnuto. Sloučením všech šesti částí poté vznikl Varnsdorf, stále však byl vesnicí a s deseti tisíci obyvateli byl největší obcí Rakouska-Uherska, a to až do 28. července 1868, kdy Varnsdorf povýšil na město císař František Josef I. Autorem znaku města je August Frind. (Kavanová, 1993; Město Varnsdorf, 2010b)

Bohatou tradici a historii má ve Varnsdorfu tkalcovství. Vždy se zde pěstoval len, který byl místními obyvateli spřádán. Plátno se exportovalo až do Velké Británie. Přibližně v polovině 18. století začaly vznikat první továrny na textil, jednou z nejznámějších byla firma Fröhlich vyrábějící samet. Později, v 19. století, se textilní výroba rozrostla o několik dalších druhů

tkanin. Tato tradice se ve Varnsdorfu udržela a na počátku 20. století se do popředí dostala továrna J. Kunert & Söhne, po roce 1945 přejmenována na Elite n.p. Elite, dnes již a.s., je jednou z nejstarších firem v České republice, která vyrábí punčochové zboží. Dalším významným podnikem je Velveta, donedávna monopolní výrobce vlasových tkanin v Čechách. Ve Velvetě a.s. se vyrábí především manšestr, samet, dyftýn a další vlasové tkaniny a dosud patří mezi nejpřednější výrobce v Evropě. (Elite a.s., 2007; Velveta a.s., 2007; Město Varnsdorf, 2010b)

4.1.2 Památky města Varnsdorf

Ve Varnsdorfu najdeme mnoho z historického a architektonického hlediska významných staveb - pět kostelů, vyhlídkovou restauraci Hrádek a několik dalších budov. Podél řeky Mandavy dodnes stojí domy s podstávkou, velmi ceněné stavby lidové architektury. Ve Varnsdorfu najdeme i stavby secesní, novorenesanční a budovy postavené v klasicistně empírovém slohu.

Na náměstí E. Beneše stojí pozdně barokní **kostel sv. Petra a Pavla** s rokokovým a klasicistním vybavením. Jeho stavba probíhala v letech 1766–1776. Tento kostel je místem, kde poprvé zazněla Beethovenova slavnostní mše Missa Solemnis dne 29. června 1830. Na Studánce, která je místní částí Varnsdorfu, byl v roce 1772 postaven **kostel sv. Františka z Assisi** v pseudorománském stylu. Nejstarším starokatolickým kostelem vůbec je **Starokatolický kostel Proměnění páně** v Tyršově ulici. Jeho stavba trvala dva roky, v roce 1874 byl vysvěcen. V prosinci 1905 byl dostavěn a vysvěcen novogotický, tzv. **Červený kostel** v ulici T. G. Masaryka. Kostel je skutečně červený, je postaven z červených glazovaných cihel. **Kostel sv. Karla Bartolomějského** v Karlově ulici je nejmladším varnsdorfským kostelem. Byl vysvěcen 3. září 1912. Na jeho dostavění nebyl dostatek financí, proto mu dodnes chybí věž. Říká se mu proto „kostel bez věže“. (Město Varnsdorf, 2010b)

Dominantou Varnsdorfu je **Hrádek** (467 m n. m.) s rozhlednou vysokou 29 m. V roce 1903 začala na vrchu tehdy zvaném Burgsberg jeho stavba. Finanční prostředky tvořil z poloviny dar knížete Lichtenšteina a dále příspěvky občanů města a okolí. Dne 15. května 1904 byla vyhlídková věž s restaurací dostavěna. Hrádek se rázem stal cílem návštěv nejen obyvatel Varnsdorfu, ale také sousedního německého Seifhenersdorfu. Po druhé světové válce začal Hrádek chátrat. Od této doby proběhlo několik více či méně podařených rekonstrukcí. V roce

1992 byl objekt pro značnou zchátralost uzavřen. Rok 2000 přinesl nový projekt na rekonstrukci a především založení nadačního fondu Hrádek – Burgsberg. V roce 2003 byla slavnostně otevřena vyhlídková věž a o dva roky později i výstavní síň. (Město Varnsdorf, 2010a)

4.1.3 Varnsdorf a kultura

Varnsdorf nabízí svým občanům a návštěvníkům bohaté kulturní vyžití - Městské divadlo, kino Centrum Panorama, muzeum, Studentské centrum, Základní uměleckou školu, Městské centrum kultury a vzdělávání, kde je umístěno městské informační centrum, Dům dětí a mládeže a zejména knihovna.

V roce 1956 bylo ve Varnsdorfu otevřeno divadlo, je dosud jediným divadlem ve Šluknovském výběžku. Do roku 1963 zde byla dokonce stálá scéna s vlastním hereckým souborem. Kromě divadelních představení se v prostorách divadla pořádají i výstavy a hudební akce. Ve Varnsdorfu je pobočka Oblastního muzea v Děčíně, velmi aktivně zde působí spolek Kruh přátel muzea Varnsdorf. Nyní je muzeum rekonstruováno. Městské centrum kultury a vzdělávání je otevřené a veřejnosti přístupné od 1. června 2009. V tomto centru se nachází informační centrum města Varnsdorf, městská knihovna s čítárnou, dětským a hudebním oddělením a Dům dětí a mládeže. Velmi často se zde pořádají nejruznější výstavy a jiné kulturní a vzdělávací akce. (Město Varnsdorf, 2010b)

4.1.4 Varnsdorf a Sport

Sportovci mají ve Varnsdorfu k dispozici fotbalový a lehkooatletický stadion, sportovní halu, plavecký bazén, tenisové a volejbalové kurty, dětské cyklistické dopravní hřiště a také zimní stadion. V okolí města jsou výborné podmínky pro pěstování zimních sportů - lyžování, snowboarding nebo běh na lyžích.

Největším sportovním areálem ve městě je zrekonstruovaný fotbalový a lehkooatletický stadion. Fotbalová plocha má travnatý i umělý povrch, tribuna má kapacitu 1 500 míst. Stadion slouží především jako zázemí pro druholigový fotbalový celek SK Slovan Varnsdorf. V areálu sportovní haly jsou dva sály, venku volejbalové kurty s antukovým povrchem, hřiště s travnatou plochou, antukovým oválem a hřiště na streetball. Kapacita hlediště uvnitř sportovní haly je 600 diváků. Sportovní hala je místem, kde hrají svá domácí utkání varnsdorfští basketbalisté TJ Slovan Varnsdorf. Po dvacetiletém provozu prošel rekonstrukcí také plavecký bazén, otevřen byl v září 2011. Kromě velkého a malého dětského bazénu zde

najdeme saunu, parní místnost, vířivky, prostory pro spinning a aerobic, největší novinkou je však tobogán. (Varnsdorf.cz, 2005; Město Varnsdorf, 2010b)

4.1.5 Okolí města Varnsdorf

Okolí Varnsdorfu je ideální pro turistické a cykloturistické výlety do Lužických hor, do Národního parku České Švýcarsko nebo do sousední Spolkové republiky Německo. V těchto oblastech je několik turistických a cykloturistických tras.

Rozloha Národního parku České Švýcarsko je téměř 80 km². Turisté vyhledávají zejména skalní město s kaňony, skalními věžemi a krásné lesy. Nejznámější je bezesporu Pravčická brána - skalní most dlouhý 30 m. Nedaleko Varnsdorfu se na Jedlové hoře ve výšce 774 m n. m. nachází rozhledna s hotelem. Tato rozhledna je jedním z nejnavštěvovanějších míst celých Lužických hor a častým cílem cykloturistických výletů. Jedlová hora nabízí v letních měsících také lanovou dráhu nebo sjezd na speciálně upravených koloběžkách. V zimě jsou tu pro návštěvníky připravené sjezdovky s vleky.

Dalšími zajímavými místy v tomto kraji jsou:

- Zřícenina hradu Tolštejn s vyhlídkou a restaurací
- Křížová hora s křížovou cestou u Jiřetína pod Jedlovou
- Pramen řeky Křinice, vtékající do Labe
- Zřícenina hradu Oybin v Žitavských horách v SRN

4.2 Analýza současného stavu cykloturistiky ve Varnsdorfu

V současné době není cykloturistika ve Varnsdorfu na příliš vysoké úrovni. Městem samotným částečně vedou pouze dvě oficiální značené cyklotrasy, a to cyklotrasy číslo 3015 a 3052. Obě dvě trasy se ve Varnsdorfu sbíhají v jednu, městem procházejí pouze v délce několika málo kilometrů a z velké části vedou po velmi frekventovaných komunikacích, což není z hlediska cykloturistiky ideální řešení.

4.2.1 SWOT analýza

SWOT analýza je metoda, která pomáhá identifikovat a analyzovat vlivy vnitřního a vnějšího prostředí firmy, organizace nebo podnikatelského záměru. Silné stránky (Strengths) a slabé stránky (Weaknesses) jsou zaměřeny na interní prostředí, příležitosti (Opportunities) a hrozby

(Threats) jsou zaměřeny na prostředí externí. Tato metoda byla poprvé použita na Stanfordově univerzitě v USA. (Kubias, 2010)

Silné stránky (Strengths)

- Vhodné přírodní podmínky pro cykloturistiku v oblasti Lužických hor
- Poloha města Varnsdorf - hraniční přechody se Spolkovou republikou Německo
- Dostatečný počet odborných cykloservisů
- Dostatečný počet ubytovacích zařízení
- Dobrá dopravní dostupnost (autobusová a vlaková doprava)
- Velké množství rekreačních oblastí ve městě a jeho okolí

Slabé stránky (Weaknesses)

- Nedostatečný počet cyklotras ve městě Varnsdorf
- Současné cyklotrasy vedou po velmi frekventovaných komunikacích
- Současné cyklotrasy nejsou vybaveny odpočívadly
- Horší kvalita technického stavu vozovek
- Absence půjčovny jízdních kol ve městě

Příležitosti (Opportunities)

- Vytvoření nových cyklotras napojených na stávající cyklotrasy v Lužických a Žitavských horách
- Zlepšení technického stavu komunikací
- Pořádání cyklistických akcí a závodů
- Zřízení půjčovny jízdních kol ve městě

Hrozby (Threats)

- Upřednostňování automobilové dopravy před dopravou cyklistickou
- Nedostatečné finanční prostředky pro zlepšení stavu cykloturistiky ve městě
- Nedostatečný zájem vedení města o zlepšení stavu cykloturistiky ve městě
- Nevyužití nových cyklotras

V cykloturistických mapách Českosaského Švýcarska je uvedeno několik tipů na výlety. Dva z nich zahrnují město Varnsdorf. Jedná se o tyto trasy:

Okruh z Varnsdorfu na Jedlovou

(Varnsdorf - Jiřetín pod Jedlovou - Tolštejn - Jedlová - Horní Podluží - Varnsdorf)

Jedná se o náročnou trasu o délce 26 km s převýšením 630 m. Doporučené je horské nebo trekové kolo. (Shocart, 2006)

Z Varnsdorfu na rozhlednu Kottmar

(Varnsdorf - Dolní Podluží - Grossschönau - Kottmar - Ebersbach - Neugersdorf - Seifhennersdorf - Varnsdorf)

Jedná se o středně obtížnou trasu o délce 51 km s převýšením 660 m. Doporučené je trekové kolo. (Shocart, 2006)

V roce 2008 vznikl na základě objednávky Města Varnsdorf projekt „Studie cyklotras v katastru města Varnsdorf“, který vypracoval Ing. Zbyněk Nýdrle, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby. Konkrétně se jednalo o pět cyklotras (cyklostezek), které měly za úkol spojit dva hraniční přechody s německými městy Grossschönau a Seifhennersdorf, navázat na stávající trasy v okolí a dále zatraktivnit jednotlivé části města pro obyvatele Varnsdorfu. Tento projekt ovšem nebyl doposud Městem Varnsdorf zrealizován.

4.2.2 Stávající cyklotrasy

Cyklotrasa č. 3052 (Varnsdorf – Česká Kamenice)

Délka cyklotrasy:	34 km
Náročnost:	střední
Doporučení:	horské kolo, trekové kolo
Terén:	převážně zpevněné cesty a silnice
Počet nastoupaných m:	670 m, cestou zpět 720 m (viz. Obr. 14)

Začátek cyklotrasy je ve Varnsdorfu na hraničním přechodu s městem Seifhennersdorf. Dále pokračuje mírným stoupáním přes Světliny na Studánku (místní část města Varnsdorf). Tento úsek není značen. Následuje Jiřetín pod Jedlovou, ze kterého je možné udělat si mimo cyklotrasu krátkou odbočku na Křížovou horu (562 m. n. m.) nebo na Jedlovou horu

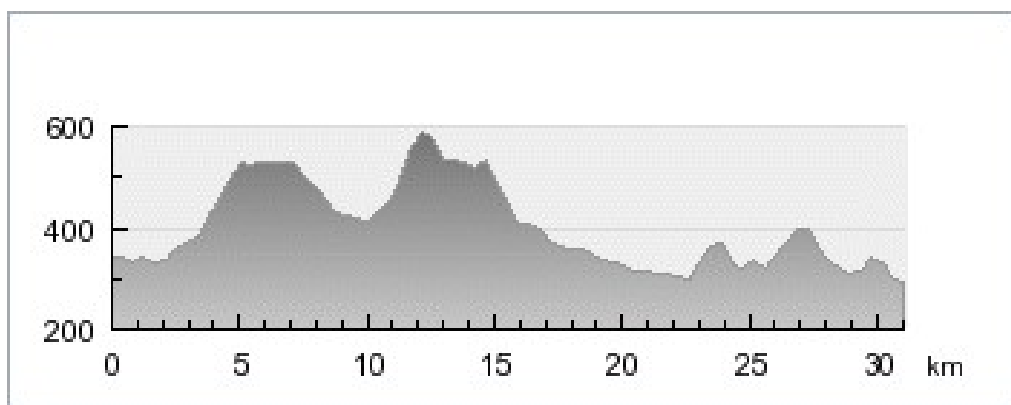
(774 m. n m.) s rozhlednou a hotelem. Trasa pokračuje do Horní Chřibské (město s nejstarší českou sklárnou), dále do Chřibské a přes Studený a Kunratice do cíle, tedy do České Kamenice. (viz tab. 1)

Cyklotrasu protínají trasy 21, 211, 3013 a 3015.

Tabulka 1: Cyklotrasa č. 3052

Část trasy 3052	Vzdálenost
Varnsdorf - Seifhennersdorf	0 km
Světliny	5 km
Studánka	6 km
Jiřetín pod Jedlovou	11 km
Horní Chřibská	17 km
Chřibská	20 km
Studený	26 km
Kunratice	32 km
Česká Kamenice	34 km

Zdroj: Vlastní zpracování



Obrázek 14: Výškový profil cyklotrasy č. 3052

Zdroj: Cykloserver (2007a) - vlastní zpracování

Cyklotrasa č. 3015 (Hraniční rybník – Varnsdorf)

Délka cyklotrasy: 16 km
Náročnost: střední
Doporučení: trekové kolo
Terén: převážně zpevněné cesty a silnice
Počet nastoupaných m: 235 m, cestou zpět 400 m (viz Obr. 15)

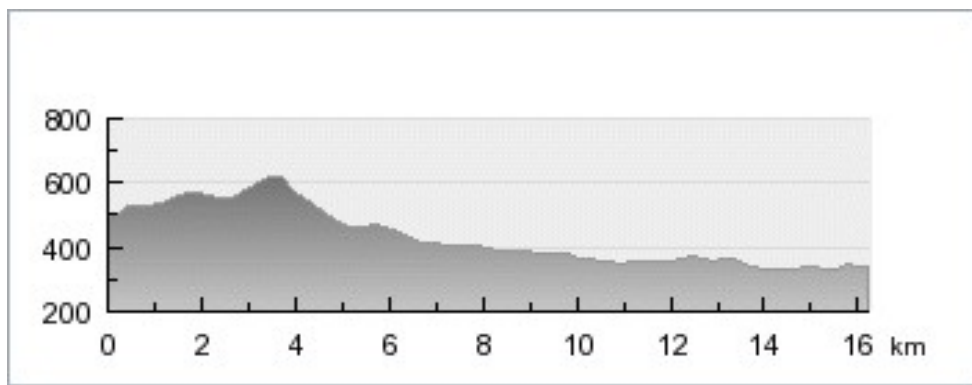
Cyklotrasa 3015 začíná na hrázi Hraničního rybníka. Po necelých dvou kilometrech následuje železniční zastávka Jedlová. Trasa pokračuje po Tolštejnské cestě až ke zřícenině hradu Tolštejn s vyhlídkou (670 m. n. m.) a dále do Jiřetína pod Jedlovou. Na tomto úseku je možné mimo trasu zdolat Křížovou horu (562 m. n. m.) nebo Jedlovou horu (774 m. n. m.). Druhá polovina cyklotrasy prochází Dolním Podlužím a Varnsdorfem, kde je ukončena hraničním přechodem Varnsdorf – Seifhennersdorf. (viz tab. 2)

Cyklotrasu protíná na jejím začátku trasa č. 3013.

Tabulka 2: Cyklotrasa č. 3015

Část trasy 3015	Vzdálenost
Hraniční rybník	0 km
Jedlová – železniční zastávka	1,8 km
Jiřetín pod Jedlovou	6 km
Dolní Podluží	8,5 km
Varnsdorf	11 km
Varnsdorf – Seifhennersdorf	16 km

Zdroj: Vlastní zpracování



Obrázek 15: Výškový profil cyklotrasy č. 3015

Zdroj: Cykloserver (2007a) - vlastní zpracování

5 Návrh cyklotras ve Varnsdorfu

Návrh cyklotras ve městě Varnsdorf obsahuje dvě trasy určené nejen varnsdorfským cyklistům.

První trasa je dlouhá 18,3 km a tvoří okruh kolem Varnsdorfu. Spojuje tři hraniční přechody se Spolkovou republikou Německo a zavede cyklisty na nejzajímavější místa ve městě (rekreační rybník, Hrádek - Burgsberg s rozhlednou, pivovar, městské informační centrum atp.). Cyklotrasa protíná již stávající trasy č. 3015 a 3052, je tedy možné odbočit a vydat se na kole dále krajinou Lužických hor, nebo po překonání státní hranice dojet až do Národního parku Žitavské pohoří, do samotné Žitavy nebo až k Berzdorfskému jezeru.

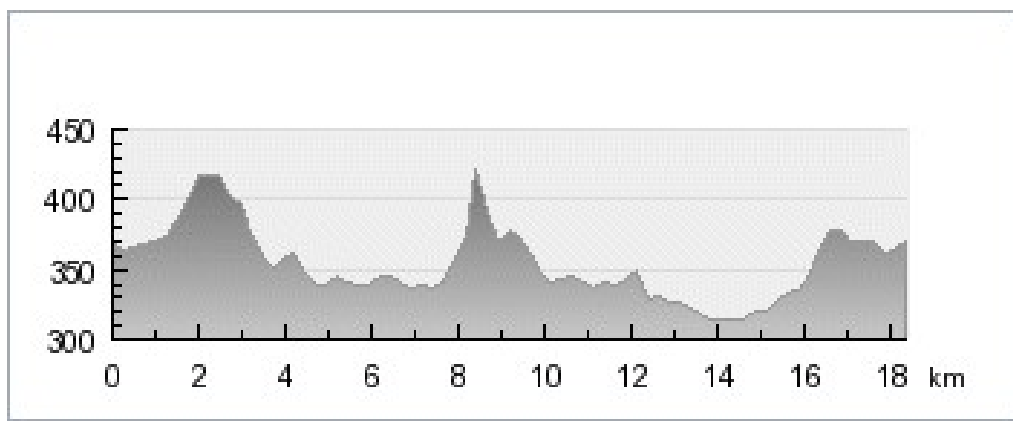
Druhá trasa, která je kratší a o něco náročnější, se s první navrhovanou trasou kříží hned na dvou místech. Její délka je 5,3 km. Cyklisty zavede po zpevněných i nezpevněných lesních cestách až na vrchol kopce Špičák s krásnou vyhlídkou na celé město a Lužické hory.

Součástí návrhu cyklotras je mapa s vyznačenými trasami (viz příloha 1) a informační materiál ve formě letáku (viz příloha 2, příloha 3).

5.1 Cyklotrasa „Varnsdorf“

5.1.1 Identifikační údaje

Stavba:	Cyklotrasa „Varnsdorf“
Místo:	Varnsdorf
Kraj:	Ústecký
Zpracovatel projektu:	Ota Čížek Západní 2750 407 47 Varnsdorf
Katastrální území:	Varnsdorf
Délka cyklotrasy:	18,3 km
Náročnost:	střední
Doporučení:	trekové kolo, horské kolo
Terén:	místní komunikace, zpevněné cesty, nezpevněné cesty
Počet nastoupaných m:	291 m, cestou zpět 292 m (viz obr. 16)



Obrázek 16: Výškový profil cyklotrasy „Varnsdorf“

Zdroj: Cykloserver (2007a) - vlastní zpracování

5.1.2 Návrh řešení

Úsek 1: km 0 až km 0,75

Cyklotrasa začíná na pláži rekreačního rybníka Rio před rodinným penzionem s restaurací Koliba. Dále pokračuje po hrázi až k přítoku směrem k varnsdorfské nemocnici. Povrch komunikace je nezpevněný, o šířce 3 m. Počátek trasy bude označen svislým dopravním značením (dále jen SDZ). Jedná se o název a směr cyklotrasy a o informační tabuli s mapou celé trasy. (viz obr. 18)

Úsek 2: km 0,75 až km 2

Od nemocnice pokračuje trasa po místní komunikaci (ul. Karlova) a po zpevněné asfaltové cestě až k rozcestí u Hraničního buku. Zde bude vybudováno odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Na rozcestí bude umístěno SDZ označující směr a název cyklotrasy. (viz obr. 19)

Úsek 3: km 2 až km 4

Tento úsek začíná 2,5 m širokou nezpevněnou cestou podél lesa, která se přibližně po 1 km stáčí směrem vlevo. Zde bude umístěno SDZ označující název a směr trasy a v pořadí druhé odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Je zde výhled na celý Varnsdorf. Cesta přechází v místní komunikaci (ul. Závoznická, navazuje ul. Stromovka) a napojuje se na další místní komunikaci (ul. Hřbitovní). Tato křižovatka je místem,

kde se cyklotrasa připojuje na již existující trasu č. 3052 (Varnsdorf – Česká Kamenice) a také místem označeným SDZ. (viz obr. 20)

Úsek 4: km 4 až km 5

Cyklotrasa klesá podél hřbitova po místní komunikaci (ul. Hřbitovní), dále odbočuje doprava (ul. Svatopluka Čecha) až ke starému nádraží. Po překonání železničního přejezdu a 20 m nezpevněné cesty se trasa napojuje na cestu zpevněnou žulovými kostkami (ul. U Splavu), dále pokračuje vpravo 50 m po ul. Boženy Němcové k benzínové stanici. Zde bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy. (viz obr. 21)

Úsek 5: km 5 až km 6,3

Následujících 500 m vede cyklotrasa po místní komunikaci (ul. Karlínská), kříží se se silnicí II. třídy (ul. Československé mládeže) a napojuje se na další silnici II. třídy (ul. 5. května, č. 265). Po 350 m odbočuje trasa vlevo a pokračuje 450 m po místní komunikaci (ul. Rumburská). Po překonání železničního přejezdu končí tento úsek cyklotrasy u pivovaru Kocour. (viz obr. 22)

Úsek 6: km 6,3 až km 7,1

U pivovaru se cyklotrasa otáčí a 200 m se vrací po místní komunikaci (ul. Rumburská) až k železničnímu přejezdu. Po jeho překonání odbočuje vlevo po nezpevněné cestě podél benzínové stanice. Po silnici II. třídy (ul. 5. května, č. 265) pokračuje k hraničnímu přechodu (SRN, Seifhennersdorf). V tomto místě vede trasa 100 m souběžně s již existující cyklotrasou č. 3015. U hraničního přechodu bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy. (viz obr. 23)

Úsek 7: km 7,1 až km 8,7

Od hraničního přechodu vede cyklotrasa 100 m zpět stejnou cestou (ul. 5. května, č. 265) a stáčí se směrem vlevo k rybníku Valcha. Po místní komunikaci (ul. Blatenská) pokračuje na křižovatku k objektu balírny koření. Zde bude umístěno SDZ označující pojmenování a směr cyklotrasy. Po odbočení vlevo začíná mírné stoupání po místní komunikaci (ul. Petra Bezruče). Po 500 m trasa odbočuje vlevo a stoupá po místních komunikacích (ul. Čáslavská, ul. Husitská), částečně po 4 m široké, nezpevněné cestě. Tento krátký úsek má konec u brány Hrádku s rozhlednou (467 m n. m) a na této cyklotrase je jedním z nejnáročnějších. Cyklista

zдолá výškový rozdíl přibližně 100 m. Pod rozhlednou, ze které je výhled na celý Varnsdorf, Lužické hory a nejbližší obce SRN, bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy a odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. (viz obr. 24, obr. 25)

Úsek 8: km 8,7 až km 10,1

Od Hrádku vede trasa po stejné nezpevněné cestě směrem dolů až k místní komunikaci (ul. Hradní), po které klesá 200 m na křižovatku s další místní komunikací (ul. Petra Bezruče). Pokračuje vlevo a po 400 m se dostává na hraniční přechod pro pěší, cyklisty a lyžaře (SRN, Seifhennersdorf). Zde bude umístěno SDZ označující pojmenování a směr cyklotrasy. Cyklotrasa poté začíná znovu klesat po místní komunikaci (ul. Pohraniční strážě) s asfaltobetonovým a částečně žulovými kostkami tvořeným povrchem. (viz obr. 26)

Úsek 9: km 10,1 až km 11,5

V této části pokračuje trasa mírným klesáním po místní komunikaci (ul. Pohraniční strážě), jejíž povrch je v úseku 500 m nový a ve výborném stavu (ul. Pohraniční strážě v další části pokrývají žulové kostky). V tomto úseku se cyklotrasa kříží s cyklotrasou „Špičák“, a to v místě křižovatky ulic Pohraniční strážě a Štursova. Trasa dále vede stále bez odbočení po místních komunikacích (ul. Pohraniční strážě, ul. Východní). Na křižovatce ulic Východní, T. G. Masaryka a Žilinská bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy. (viz obr. 27)

Úsek 10: km 11,5 až km 11,9

Cyklotrasa odbočuje podle značení vpravo po místní komunikaci (ul. T. G. Masaryka). Pokračuje rovně kolem novogotického, tzv. Červeného kostela a městského úřadu. Před restaurací následuje odbočení vpravo a ihned vlevo po místních komunikacích (ul. Partyzánů, ul. Otáhalova). Na 12. kilometru cyklotrasy „Varnsdorf“ se nachází Městské centrum kultury a vzdělávání s informačním centrem. Zde je možné zakoupit publikace s informacemi o kulturním dění a sportovním vyžití ve Varnsdorfu včetně informačního letáku a mapy varnsdorfských cyklotras. V těsném sousedství se nachází revitalizovaný městský park s dětským hřištěm pro děti, není proto nutné na tomto místě budovat další odpočívadla. V tomto parku bude umístěno SDZ označující číslo a pojmenování trasy a informační tabule s mapou celé cyklotrasy. (viz obr. 28)

Úsek 11: km 11,9 až km 12,9

V následujícím úseku vede trasa 500 m po místní komunikaci (ul. Poštovní). Následně uhýbá vlevo a pokračuje po místní komunikaci (ul. Tyršova) kolem Starokatolického kostela Proměnění páně, dále kolem Městského divadla Varnsdorf a parku, ve kterém je možnost odpočinku. Ani v tomto parku není nutné budovat nové odpočívadlo s lavičkami. Úsek končí na křižovatce ulic Tyršova, Pletařská, Východní, Raisova a Bratislavská. Zde bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy.

Úsek 12: km 12,9 až km 14,2

Od posledního SDZ pokračuje cyklotrasa 1,2 km bez jediného odbočení, a to konkrétně po místní komunikaci (ul. Bratislavská) kolem Základní školy Bratislavská a kolem chovného rybníku Kočka. U rybníka bude vybudováno odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Na křižovatce ulic Bratislavská a Novoměstská se na cyklotrasu napojuje cyklotrasa „Špičák“. Po následujících 100 m místní komunikace odbočuje trasa vpravo. Jedná se křižovatku ulic Bratislavská a Mostecká. Zde bude umístěno SDZ označující pojmenování a směr cyklotrasy. Trasa dále překonává most přes řeku Mandavu a úsek je ukončen spolu s ulicí Mosteckou. (viz obr. 29)

Úsek 13: km 14,2 až km 15,6

Cyklotrasa se napojuje na silnici II. třídy (ul. Žitavská). V tomto místě bude umístěno SDZ označující směr a název cyklotrasy. Přítomnost SDZ je důležitá zejména proto, že zde se trasa dostává na rozcestí. Po odbočení vlevo a zdolání 300 m je možné překonat státní hranici (SRN, Grossschöau). Po odbočení vpravo vede úsek po silnici II. třídy (ul. Žitavská) kolem bývalého hotelu Sport, dále vlevo po místní komunikaci (ul. Palackého). Trasa míjí areál Velveta a.s. a pokračuje k nádraží ČD. Zde bude umístěno SDZ označující název a směr cyklotrasy. (viz obr. 30)

Úsek 14: km 15,6 až km 16,3

Místní komunikace (ul. Nádražní) má povrch tvořený žulovými kostkami. Cyklotrasa tedy vede 300 m, odbočuje vlevo, překonává železniční přejezd a pokračuje po místní komunikaci (ul. Kozlova). Zde bude umístěno SDZ označující pojmenování a směr cyklotrasy. (viz obr. 31)

Úsek 15: km 16,3 až km 17,7

Trasa se kříží se silnicí II. třídy (ul. Plzeňská) a následuje stoupání dlouhé 500 m po místní komunikaci (ul. Mladoboleslavská). Trasa odbočuje doprava a napojuje se na místní komunikaci (ul. Truhlářská). V této ulici bude u stoletého památného stromu „Varnsdorfská hruška“ vybudováno odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Na konci této části cyklotrasy bude umístěno SDZ označující pojmenování a směr cyklotrasy. (viz obr. 32)

Úsek 16: km 17,7 až km 18,3

Poslední úsek cyklotrasy vede po silnici II. třídy (ul. Plzeňská), trasa překonává železniční přejezd a odbočuje vpravo po místní komunikaci (ul. Okružní) do cíle, tedy na pláž rekreačního rybníka Rio, k penzionu Koliba.

5.1.3 Odhad nákladů svislého dopravního značení a mobiliáře pro odpočívadla

Svislé dopravní značení:

Svislé dopravní značení zobrazující směr a označení trasy je sestavené ze směrové tabulky, sloupku, objímky a patky na ukotvení. Na cyklotrase „Varnsdorf“ bude umístěno celkem šestnáctkrát. Na dvou místech trasy bude celodřevěná informační tabule s mapou celé cyklotrasy. (viz tab. 3)

Tabulka 3: Odhad nákladů na SDZ - cyklotrasa „Varnsdorf“

SDZ	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 16 ks
Pozinkovaná tabulka	288 Kč	4608 Kč
Sloupek zinkovaný	225 Kč	3600 Kč
Objímka	81 Kč	1296 Kč
Patka	756 Kč	12 096 Kč
	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 2 ks
Informační tabule	10 995 Kč	21 990 Kč
Celkem	12 345 Kč	43 590 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Mobiliář pro odpočívadla:

Odpočívadlo složené ze sestavy dvou laviček se stolkem a přístřeškem (viz obr. 17), celodřevěného stojanu na jízdní kola (viz obr. 17) a odpadkového koše (viz obr. 17) bude na cyklotrase „Varnsdorf“ umístěno celkem pětkrát. (viz tab. 4)

Tabulka 4: Odhad nákladů na odpočívadla - cyklotrasa „Varnsdorf“

Mobiliář	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 5 ks
Stojan na jízdní kola	2540 Kč	12 700 Kč
Lavičky s přístřeškem	12 925 Kč	64 625 Kč
Odpadkový koš	5660 Kč	28 300 Kč
Celkem	21 125 Kč	105 625 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkový odhad nákladů cyklotrasy „Varnsdorf“:

$$43\,590\text{ Kč} + 105\,625\text{ Kč} = \mathbf{149\,215\text{ Kč}}$$

Pro sestavení odhadu nákladů je využito nabídky produktů společnosti Seton, která patří k evropské špičce katalogového prodeje komplexních potřeb pro značení, identifikaci a bezpečnost na pracovišti, a dále nabídky produktů firmy Urbania, která působí na trhu městského mobiliáře a mobiliáře pro krajinu. Obě společnosti byly určeny náhodným výběrem z pestré palety firem. (Urbania, 2010b; Seton, 2012)



Obrázek 17: Lavička s přístřeškem, stojan na jízdní kola, odpadkový koš

Zdroj: Urbania (2010a)

5.1.4 Fotodokumentace - cyklotrasa „Varnsdorf“



Obrázek 18: Úsek 1



Obrázek 19: Úsek 2



Obrázek 20: Úsek 3



Obrázek 21: Úsek 4



Obrázek 22 Úsek 5



Obrázek 23: Úsek 6



Obrázek 24: Úsek 7



Obrázek 25: Úsek 7



Obrázek 26: Úsek 8



Obrázek 27: Úsek 9



Obrázek 28: Úsek 10



Obrázek 29: Úsek 12



Obrázek 30: Úsek 13



Obrázek 31: Úsek 14



Obrázek 32: Úsek 15

Zdroj obrázku 18-32: Vlastní zpracování

5.1.5 Propojení s cyklotrasami v SRN

Po překonání státní hranice, a to zejména na hraničním přechodu Varnsdorf – Grossschönau, je možné využít značené cyklotrasy ve Spolkové republice Německo. Jedná se především o tři cyklotrasy (A01, A02 a B03).

Cyklotrasa A01 (110 km): Zittau – Grossschönau – Neukirch.

Na tuto trasu je možné se napojit v městečku Grossschönau hned po překonání státní hranice. Odtud se mohou cyklisté vydat směrem do Žitavy (Zittau). Jedná se o město s 25 tis. obyvateli. Leží 19 km od Varnsdorfu v Národním parku Žitavské pohoří. Velikým lákadlem pro sportovce a turisty je zde rekreační areál žitavského jezera (Olbersdorfer See). Jezero má rozlohu přibližně 60 ha a je obklopeno řadou tras a stezek pro pěší turisty i cyklisty. Nechybí ani výuka windsurfingu, tenis, plážový volejbal, půjčovna kol či dětské prolézačky. (Seecamping Zitauer Gebirge, 2004-2008)

Zvolí-li cyklisté v Grossschönau opačný směr, mohou se po dálkové trase A01 dostat po německé krajině až do 90 km vzdáleného Neukirchu.

Cyklotrasa A02 (34 km): Hartau – Zittau – Görlitz

Velice zajímavá je cyklotrasa A02. Využije-li cyklista trasy A01, dostane se z Varnsdorfu do německého města Zittau. Odtud (resp. z 5 km vzdáleného městečka Hartau) vede trasa, jejímž cílem je Zhořelec (Görlitz), nejvýchodnější město Spolkové republiky Německo s 58 tis. obyvateli.

Důvodem, proč se vydat na kole po této cyklotrase vedené převážně mimo hlavní silnice, je jezero Berzdorfer See. Areál ohromného jezera s rozlohou téměř 1000 ha byl otevřen v roce 2010. Celý areál poskytuje velké vyžití pro sportovní a kulturní nadšence. Návštěvníci zde najdou turistické informační centrum, restaurace, síť turistických a cyklistických tras, jezdeckví, windsurfing, jachting, potápěčské centrum, golfové hřiště. (Planungdverband Bersdorfer See, 2011)

Cyklotrasa B03 (12 km): Hainewalde - Zittau

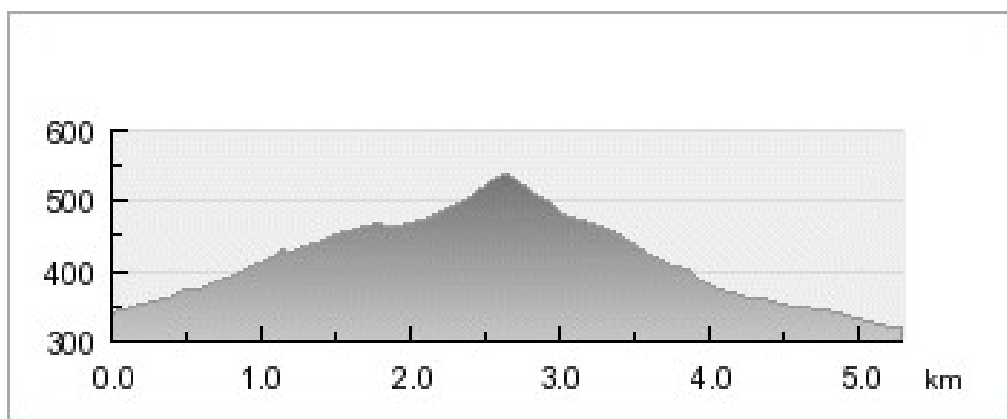
Tato cyklotrasa má začátek v obci Hainewalde, necelých 5 km od Varnsdorfu. Do Hainewalde se cyklista dostane z Varnsdorfu tak, že využije část trasy A01 nebo jednoduše po hlavní

silnici. Odtud je již možné jet dle značení až do Zittau a k Olbersdorfer See, kde cyklotrasa končí.

5.2 Cyklotrasa „Špičák“

5.2.1 Identifikační údaje

Stavba:	Cyklotrasa „Špičák“
Místo:	Varnsdorf
Kraj:	Ústecký
Zpracovatel projektu:	Ota Čížek Západní 2750 407 47 Varnsdorf
Katastrální území:	Varnsdorf
Délka cyklotrasy:	5,3 km
Náročnost:	střední až obtížná
Doporučení:	horské kolo
Terén:	místní komunikace, zpevněné cesty, nezpevněné cesty
Počet nastoupaných m:	204 m, cestou zpět 226 m (viz obr. 33)



Obrázek 33: Výškový profil cyklotrasy „Špičák“

Zdroj: Cykloserver (2007a) - vlastní zpracování

5.2.2 Návrh řešení

Úsek 1: km 0 až km 0,9

Začátek cyklotrasy se nachází na křižovatce ulic Pohraniční Stráže a Štursova. V tomto úseku začíná mírné stoupání po asfaltové cestě, která se po 600 m mění ve štěrkem zpevněný povrch. Počátek trasy bude označen svislým dopravním značením (dále jen SDZ). Jedná se o název a směr cyklotrasy a o informační tabuli s mapou celé trasy. (viz obr. 34)

Úsek 2: km 0,9 až km 1,2

Celý tento úsek mírně stoupá po nezpevněné cestě, která je velmi dobře sjízdná na horském kole. V polovině této části trasy bude vybudováno odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Na konci úseku bude umístěno SDZ označující směr a název cyklotrasy. (viz obr. 35)

Úsek 3: km 1,2 až km 2

Cyklotrasa pokračuje 800 m po lesní nezpevněné cestě do mírného kopce. Přesně v polovině úseku bude po pravé straně cyklotrasy vybudováno v pořadí druhé místo pro odpočinek v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Úsek končí na rozcestí se SDZ označujícím směr a název cyklotrasy. (viz obr. 36)

Úsek 4: km 2 až km 2,7

Na rozcestí pokračuje cyklotrasa podle SDZ vlevo. Od tohoto místa začíná prudší stoupání, než bylo v předchozích částech trasy. Koncem tohoto úseku s lesní nezpevněnou cestou je nejvyšší bod celé cyklotrasy, vrchol kopce Špičák. Toto místo s nadmořskou výškou 544 m. n. m. je zároveň nejvýše položeným místem celého Varnsdorfu a je zde výhled na celé město a jeho okolí. Zde bude umístěno SDZ označující následný směr a název cyklotrasy. (viz obr. 37)

Úsek 5: km 2,7 až km 3,4

Následujících 700 m se cyklotrasa vrací stejným směrem z kopce dolů až na rozcestí se SDZ. (viz obr. 38)

Úsek 6: km 3,4 až km 3,9

Na rozcestí odbočuje cyklotrasa vlevo a pokračuje klesáním po štěrku zpevněné lesní cestě. Po 50 m cesty následuje další rozcestí se SDZ označujícím směr a název cyklotrasy. Je to také místo, na kterém se bude nacházet odpočívadlo v podobě lavičky, stojanu na kola a odpadkového koše. Trasa pokračuje 450 m až na místo, kde se kříží dvě cesty. Podle SDZ následuje odbočení vlevo. (viz obr. 39)

Úsek 7: km 3,9 až km 4,1

Dalších 200 m pokračuje trasa sjezdem po lesní cestě s nezpevněným povrchem až na křižovatku ulic Raisova a Novoměstská. Zde bude umístěno SDZ označující číslo a pojmenování cyklotrasy. (viz obr. 40)

Úsek 8: km 4,1 až km 5,3

Cyklotrasa dále klesá až do svého cíle po místní komunikaci s asfaltovým povrchem (ul. Novoměstská). Po 400 m trasa míjí rybník Gerhuska a pokračuje na křižovatku ulic Novoměstská a Tajchmanova. Směr trasy zde bude vyznačen SDZ. Cíl se nachází v místě, kde se cyklotrasa napojuje na cyklotrasu „Varnsdorf“. (viz obr. 41)

5.2.3 Odhad nákladů svislého dopravního značení a mobiliáře pro odpočívadla

Svislé dopravní značení:

Svislé dopravní značení řešené stejným způsobem, jako je tomu u cyklotrasy „Varnsdorf“, bude na cyklotrase „Špičák“ umístěno celkem osmkrát. Na jedno místo trasy je plánováno umístit celodřevěnou informační tabuli s mapou celé cyklotrasy. (viz tab. 5)

Tabulka 5: Odhad nákladů na SDZ - cyklotrasa „Špičák“

SDZ	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 8 ks
Pozinkovaná tabulka	288 Kč	2304 Kč
Sloupek zinkovaný	225 Kč	1800 Kč
Objímka	81 Kč	648 Kč
Patka	756 Kč	6048 Kč
	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 1 ks
Informační tabule	10 995 Kč	10 995 Kč
Celkem	12 345 Kč	21 795 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Mobiliář pro odpočívadla:

Pro trasu „Špičák“ bude celkem na třech místech použit totožný mobiliář pro odpočívadla jako pro cyklotrasu „Varnsdorf“, tedy lavičky s přístřeškem, stojany na jízdní kola, a odpadkové koše. (viz tab. 6)

Tabulka 6: Odhad nákladů na odpočívadla - cyklotrasa „Špičák“

Mobiliář	Cena bez DPH / 1 ks	Cena bez DPH / 3 ks
Stojan na jízdní kola	2540 Kč	7620 Kč
Lavičky s přístřeškem	12 925 Kč	38 775 Kč
Odpadkový koš	5660 Kč	16 980 Kč
Celkem	21 125 Kč	63 375 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování

Celkový odhad nákladů cyklotrasy „Špičák“:

21 795 Kč + 63 375 Kč = **85 170 Kč**

Pro sestavení odhadu nákladů je stejně jako u cyklotrasy „Varnsdorf“ využito nabídky produktů společností Seton a Urbania.

5.2.4 Fotodokumentace – cyklotrasa „Špičák“



Obrázek 34: Úsek 1



Obrázek 35: Úsek 2



Obrázek 36: Úsek 3



Obrázek 37: Úsek 4



Obrázek 38: Úsek 5



Obrázek 39: Úsek 6



Obrázek 40: Úsek 7



Obrázek 41: Úsek 8

Zdroj obrázku 34 - 41: Vlastní zpracování

6 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo vypracovat návrh nových cyklotras ve městě Varnsdorf na základě studia teoretických poznatků o cykloturistice a analýzy stavu cykloturistiky ve Varnsdorfu.

Díky velkému množství dostupné odborné literatury o cyklistice se nám podařilo shromáždit a nastudovat poznatky o cykloturistice. V teoretické části popisujeme proces vzniku a zdokonalování jízdního kola od jeho vynalezení Francouzem Médé de Sivracem v 18. století až do současnosti. Dále se zabýváme vývojem cykloturistiky od jejího vzniku v polovině 19. století, porovnáním cyklistické a automobilové dopravy a cyklistickou infrastrukturou a jejím financováním v České republice. Veškerou použitou literaturu uvádíme v seznamu použitých zdrojů.

Pro zjištění aktuální situace jsme použili SWOT analýzu, která identifikovala silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby. K hodnocení stavu cykloturistiky ve Varnsdorfu jsme použili cyklistické mapy a soupis vyznačených cyklotras v České republice k 1. 1. 2011. Zjistili jsme, že městem procházejí pouze dvě značené cyklotrasy (č. 3015 a 3052), a to jen v délce pěti kilometrů. Tyto trasy využívají z velké části vysoce frekventované komunikace. Podle informací získaných na Městském úřadu ve Varnsdorfu byl v roce 2008 zpracován projekt „Studie cyklotras v katastru města Varnsdorf“, jehož cílem bylo vytvoření sítě cyklotras. Projekt nebyl doposud realizován.

Navrhli jsme dvě cyklotrasy, které z hlediska bezpečnostního a poznávacího převyšují trasy stávající. Trasa „Varnsdorf“ byla navržena tak, aby spojovala tři hraniční přechody se Spolkovou republikou Německo, vedla nejzajímavějšími místy ve městě a zároveň umožňovala odbočení na stávající cyklotrasy v okolí. Středně obtížná cyklotrasa je dlouhá 18,3 km. Cyklista nastoupá 291 m. Trasu „Špičák“ jsme navrhli jako středně náročnou až obtížnou. Jejím cílem je kopec Špičák s vyhlídkou na město a Lužické hory. Cyklotrasa je dlouhá 5,3 km a cyklista nastoupá 204 m. Návrh obsahuje finanční vyčíslení nákladů na realizaci, což může být přínosným podkladem pro rozhodnutí orgánů města o dalším budování cyklotras ve Varnsdorfu. Náklady na vybudování dvou navržených cyklotras činí 234 000 Kč.

Součástí návrhu cyklotras je mapa s vyznačenými trasami (viz příloha 1) a informační materiál ve formě letáku (viz příloha 2, příloha 3).

S navrhovanými cyklotrasami jsme seznámili zástupkyni vedoucího Odboru správy majetku a investic Městského úřadu ve Varnsdorfu Bc. Petru Vojtěchovou. Stanovisko v podobě dopisu (viz příloha 4) vyznělo příznivě. Podle vedoucího odboru Ing. Jaroslava Beránka jsou navrhované cyklotrasy v souladu s připravovaným Plánem rozvoje cestovního ruchu ve Varnsdorfu a okolí a návrh je v praxi realizovatelný. Přípravu záměru k realizaci by pro uskutečnění projektu zadala rada města. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva města Varnsdorf by projekt mohl být realizován z rozpočtu města například v roce 2013-2014.

Seznam použitých zdrojů

1. ABCREDAKCE.CZ. Cyklotrasy, cyklostezky a cykloznačení. *AbcTuristiky.cz* [online]. 2004–2012 [cit. 2011-11-18]. Dostupné z: <http://turistika.abchistory.cz/znaceni-cyklostezky.htm>
2. CYKLISTIKA PRO VŠECHNY KRNOV. Cyklopojmy, druhy cyklistické dopravy a tras. *Cyklistika pro všechny Krnov* [online]. 2002 [cit. 2011-11-18]. Dostupné z: <http://www.cyklistikakrnov.com/Cykloinformace/Cyklopojmy.htm>
3. CYKLOSERVER. Cykloatlas on-line. *Cykloserver* [online]. 2007a [cit. 2012-03-23]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/cykloatlas/>
4. CYKLOSERVER. Soupis vyznačených cyklotras v ČR k 1. 1. 2011. *Cykloserver* [online]. 2007b [cit. 2011-12-15]. Dostupné z: <http://www.cykloserver.cz/zpravy-prilohy/trasy2011.pdf>
5. ČESKÝ KLUB VELOCIPEDISTŮ. Historie ČKV. *Český klub velocipedistů* [online]. 2010 [cit. 2011-11-19]. Dostupné z: www.velocipedy.cz
6. ELITE A.S. Historie a současnost. *Elite - punčochové zboží* [online]. 2007 [cit. 2011-11-24]. Dostupné z: <http://www.elite-cz.cz/Historie-a-soucasnost/353.html>
7. GERIG, Urs a Thomas FRISCHKNECHT. *Jezdíme na horském kole*. České Budějovice: Kopp, 2004. 126 s. ISBN 80-7232-227-3.
8. HAVLÍČEK, Karel. Financování cyklistických stezek z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. *Časopis Silnice železnice* [online]. 2002-2012 [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/financovani-cyklistickych-stezek-z-rozpocet-statniho-fondu-dopravni-infrastruktury>
9. KAVANOVÁ, Věra. *Kronika Varnsdorfu*. Varnsdorf: Regia Varnsdorf, 1993. 36 s.
10. KONOPKA, Peter. *Cyklistika*. Jablonec nad Nisou: Jana Hájková, 2007. 198 s. ISBN 978-80-254-0258-0.
11. KUBIAS, Sáva. *Úvod do managementu*. Technická univerzita v Liberci: Vysokoškolský podnik Liberec s.r.o., 2010. 156 s. ISBN 978-80-7372-554-9.

12. LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika*. Praha: Grada, 2004. 96 s. ISBN 80-247-0726-8.
13. MAKEŠ, Pavel a Lubomír KRÁL. *Velká kniha cyklistiky*. Praha: Computer Press, 2002. 142 s. ISBN 80-7226-815-5.
14. MĚSTO VARNSDORF. *Hrádek: Vyhlídková věž ve Varnsdorfu*. Varnsdorf: Město Varnsdorf, 2010a. 16 s.
15. MĚSTO VARNSDORF. *Varnsdorf: Největší město Šluknovského výběžku*. Varnsdorf: Město Varnsdorf, 2010b. 32 s.
16. NADACE PARTNERSTVÍ. Jak získat certifikaci Cyklisté vítáni. *Nadace Partnerství* [online]. 2008-2012a [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/greenways/jak-ziskat-certifikaci>
17. NADACE PARTNERSTVÍ. O nadaci. *Nadace Partnerství* [online]. 2008-2012b [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: <http://www.nadacepartnerstvi.cz/o-nadaci>
18. NADACE PARTNERSTVÍ. *Cyklisté vítáni Česko a Slovensko*. Partnerství, 2011. 122 s.
19. NAKOLE.CZ. O projektu. *Cyklisté vítáni - Certifikace turistických služeb* [online]. 2003-2012a [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: <http://cyklistevitani.eu>
20. NAKOLE.CZ. Podmínky pro udělení značky Cyklisté vítáni. *Cyklisté vítáni - Národní certifikace služeb pro cyklisty* [online]. 2003-2012b [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: <http://www.cyklistevitani.cz/cyklistevitani/cykliste-vitani-podminky.php3>
21. OLSEN, John. *Horská kola*. Praha: Ottovo nakladatelství, 1998. 127 s. ISBN 80-7181-205-6.
22. PLANUNGSVERBAND BERZDORFER SEE. Mehr vom Tag. *Berzdorfer See Auf zu neuen Ufern* [online]. 2011 [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.berzdorfersee.eu/see-2011/uebersicht.html>
23. PREIBISCHOVÁ, Monika. O nás - historie českého svazu cyklistiky. *Český svaz cyklistiky - Czech cycling federation* [online]. 2006-2011 [cit. 2011-11-19]. Dostupné z: http://www.ceskysvazcyklistiky.cz/clanek/73_o_nas

24. PROCHÁZKOVÁ, Lenka. *Cykloturistika na Jesenicku*. Liberec, 2009. 57 s. Bakalářská práce. Technická univerzita v Liberci.
25. PROUSEK, Tomáš. Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklopruhy. *Informační server hlavního města Prahy*[online]. 2008a [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(klv20m55ldmj2w45imdjqnei\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=78388&sh=1109717277](http://doprava.praha-mesto.cz/(klv20m55ldmj2w45imdjqnei)/zdroj.aspx?typ=2&Id=78388&sh=1109717277)
26. PROUSEK, Tomáš. Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklopřejezdy. *Informační server hlavního města Prahy*[online]. 2008b [cit. 2011-12-10]. Dostupné z: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(klv20m55ldmj2w45imdjqnei\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=76780&sh=1966265620](http://doprava.praha-mesto.cz/(klv20m55ldmj2w45imdjqnei)/zdroj.aspx?typ=2&Id=76780&sh=1966265620)
27. SEECAMPING ZITTAUER GEBIRGE. Erholungsgebiet freizeit oase Olbersdorfer See. *Freizeit oase Olbersdorfer See e.V.*[online]. 2004-2008 [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.olbersdorfer-see.com/>
28. SETON. Několik slov o nás. *SETON Česká republika - Bezpečnost práce | Tabulky | Značení | Etikety | Štítky* [online]. 2012 [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.seton.cz/setoncz/content/O-n%C3%A1s/40.html>
29. SHOCART. *Českosaské Švýcarsko*. 1 : 60 000. Vizovice: SHOCart, 2006. ISBN 80-7224-505-8.
30. SIDWELLS, Chris. *Velká kniha o cyklistice*. Slovart, 2004. 240 s. ISBN 80-7209-585-4.
31. STACH, Jiří. Základní termíny cyklistické infrastruktury - cyklistická stezka, cyklostezka. *Informační server hlavního města Prahy* [online]. 2008 [cit. 2011-11-18]. Dostupné z: [http://doprava.praha-mesto.cz/\(klv20m55ldmj2w45imdjqnei\)/zdroj.aspx?typ=2&Id=76745&sh=1949005392](http://doprava.praha-mesto.cz/(klv20m55ldmj2w45imdjqnei)/zdroj.aspx?typ=2&Id=76745&sh=1949005392)
32. STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2012. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2008 [cit. 2012-03-16]. Dostupné z: http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2011_pravidla_cyklostezky2012.pdf

33. UNION CYCLISTE INTERNATIONALE. Mission statement. *Union Cycliste internationale* [online]. 1997-2012 [cit. 2011-11-19]. Dostupné z: <http://www.uci.ch/templates/UCI/UCI1/layout.asp?MenuId=MTI2NjA&LangId=1>
34. URBANIA. Mobiliář pro krajinu. *Urbania s.r.o. - městský mobiliář* [online]. 2010a [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.urbania.cz/mobiliar-pro-krajinu/>
35. URBANIA. O firmě. *Urbania s.r.o. - městský mobiliář* [online]. 2010b [cit. 2012-02-17]. Dostupné z: <http://www.urbania.cz/html/o-firme/>
36. VARNSDORF.CZ. Život ve městě. *Město Varnsdorf* [online]. 2005 [cit. 2011-11-24]. Dostupné z: <http://varnsdorf.cz/cz/zivot-ve-meste/>
37. VELVETA A.S. Historie. *Velveta a.s. Varnsdorf - Manšestr, Samet, Dyftýn, bavlněné tkaniny* [online]. 2007 [cit. 2011-11-24]. Dostupné z: <http://www.velveta.cz/page.php?p=historie>

Seznam příloh

Příloha 1: Situace cyklotras	I
Příloha 2: Informační leták - strana A	II
Příloha 3: Informační leták - strana B	II
Příloha 4: Stanovisko k bakalářské práci „Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu“	III

CYKLOTRASY VE VARNSDORFU

M 1 : 10 000

LEGENDA:

- OPOČIVÁLKO
- MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM
- OKŘEŠTĚNÍ
- DOPORUČENÝ SMĚR JÍZDY
- ZÁČATEK / KONEC CYKLOTRASY

CYKLOTRASA "VARNSDORF":

CYKLOTRASA "SPÍČAK":

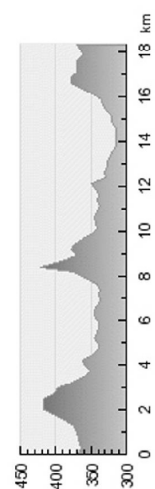
I

cyklotrasa "Varnsdorf"

délka cyklotrasy: 18,3 km
291 nastoupaných metrů
střední náročnost
doporučení: trekové / horské kolo

Cyklotrasa dlouhá 18,3 km tvoří okruh kolem města Varnsdorf. Spojuje tři hraniční přechody se Spolkovou republikou Německo a zavede cyklisty na ta nejzajímavější místa ve městě.

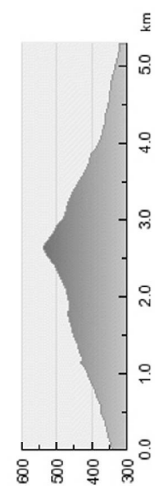
REKREAČNÍ RYBNÍK RIO
HRANIČNÍ BUK
STARÉ NÁDRAŽÍ
PIVOVAR KOCOUR
RYBNÍK VALCHA
HRADEK
MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM
MĚSTSKÉ DIVADLO
RYBNÍK KOČKA
NÁDRAŽÍ ČD
PENZION KOLIBA



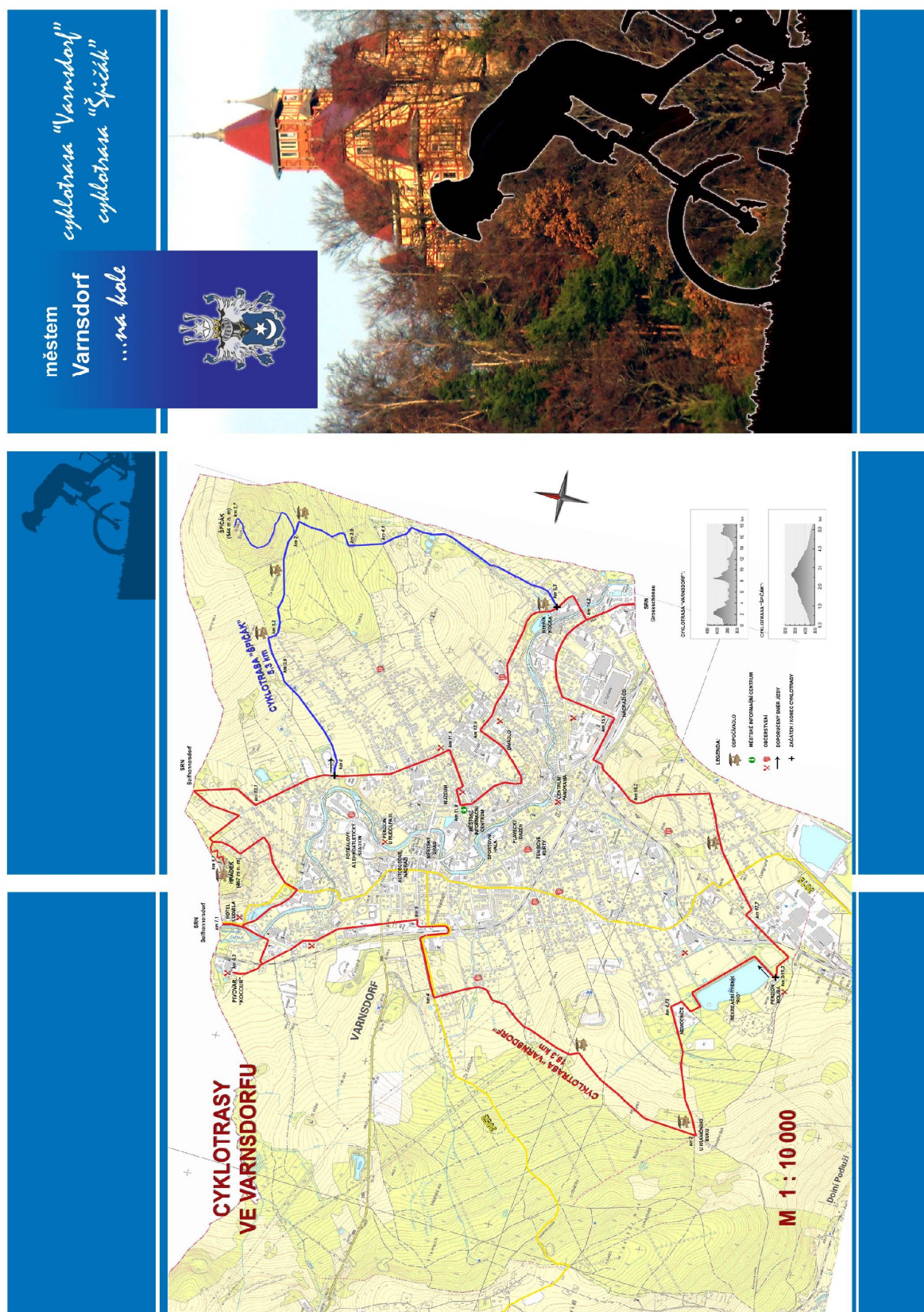
cyklotrasa "Špičák"

délka cyklotrasy: 5,3 km
204 nastoupaných metrů
střední až obtížná náročnost
doporučení: horské kolo

Cyklotrasa dlouhá 5,3 km navazuje na cyklotrasu "Varnsdorf". Zavede cyklisty na horských kolech po zpevněných i nezpevněných lešních cestách až na vrchol kopce Špičák, tedy na nejvýše položené místo ve městě. Odměnou za pokore trasy je překrásná vyhlídka na celé město Varnsdorf a Lužické hory.



Příloha 3: Informační leták - strana B



Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha 4: Stanovisko k bakalářské práci „Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu“



Město Varnsdorf

Odbor správy majetku a investic

Nám. E. Beneše 470
407 47 VARNSDORF
Tel: +420 412 372 241 – 244
Fax: +420 412 371 051
varnsdorf@varnsdorf.cz
http://www.varnsdorf.cz

Ota Čížek
Varnsdorf

Váš dopis čj.:
Ze dne:
Naše čj.:

Vyřizuje: Bc. Petra Vojtěchová
Linka: 123
Datum: 19.03.2012
E-mail: petra.vojtechova@varnsdorf.cz

Stanovisko k bakalářské práci „Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu“

Měli jsme se možnost seznámit s návrhovou částí bakalářské práce Možnosti cykloturistiky ve Varnsdorfu, která obsahuje dva návrhy cyklotras ve Varnsdorfu.

Předložený návrh vychází z perfektní znalosti místních podmínek a prostředí, využívá stávající zpevněné i nezpevněné povrchy místních komunikací a jiných tras mimo frekventované dopravní tahy. Popis tras je rozdělen na úseky, upozorňuje na zajímavá místa, doporučuje umístění svislého dopravního značení, případně drobného mobiliáře. Zároveň návrh obsahuje finanční vyčíslení nákladů na realizaci, což může být přínosným podkladem pro rozhodnutí orgánů města. Precizní popisná část jednotlivých úseků s fotografiemi může posloužit jako podklad pro vydání propagačních materiálů, případně přehledných map.



Záměr bakalářské práce je také v souladu s připravovaným Plánem rozvoje cestovního ruchu Varnsdorfu a okolí, jehož jedním z cílů je Vytvoření sítě cyklotras a in-line tras a vytvořit důstojné podmínky pro bezpečnou a pohodlnou jízdu cyklistů např. také v rámci volného času.

Z výše uvedeného vyplývá, že návrh je v praxi realizovatelný.

K prosazení tohoto konkrétního návrhu v rámci města by bylo třeba oslovit radu města, která by ve spolupráci svých poradních orgánů – komisí rady města, případně odborů městského úřadu, mohla zadat přípravu záměru k realizaci a doporučit Zastupitelstvu města Varnsdorf financování z rozpočtu města např. v roce 2013-2014.

Přejeme mnoho úspěchu při studiu.
S pozdravem

Ing. Jaroslav Beránek
vedoucí odboru


 **Město Varnsdorf**
(8)

Banka: Česká spořitelna, a.s., pobočka Varnsdorf, Číslo účtu: 19-0921 388 329/0800, IČ: 00261718, DIČ: CZ00261718

Zdroj: Ing. Jaroslav Beránek